

LEGGETE
SUBITO

L'oroscopo
TYRRELL

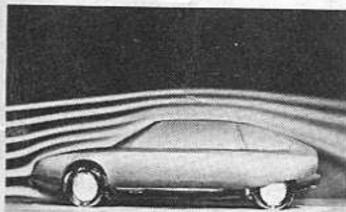


DA PAGINA 6

ICKX
sostiene
la libertà
dei piloti

PAGINA 25

La Citroen
anti-Beta



PAGINA 58

33 DOMENICA
SPRINT

47 KARTING

62 TUTTE
SPRINT

64 POSTA
ESPRESSO

66 MARKET
AUTO

PADRI & FIGLI

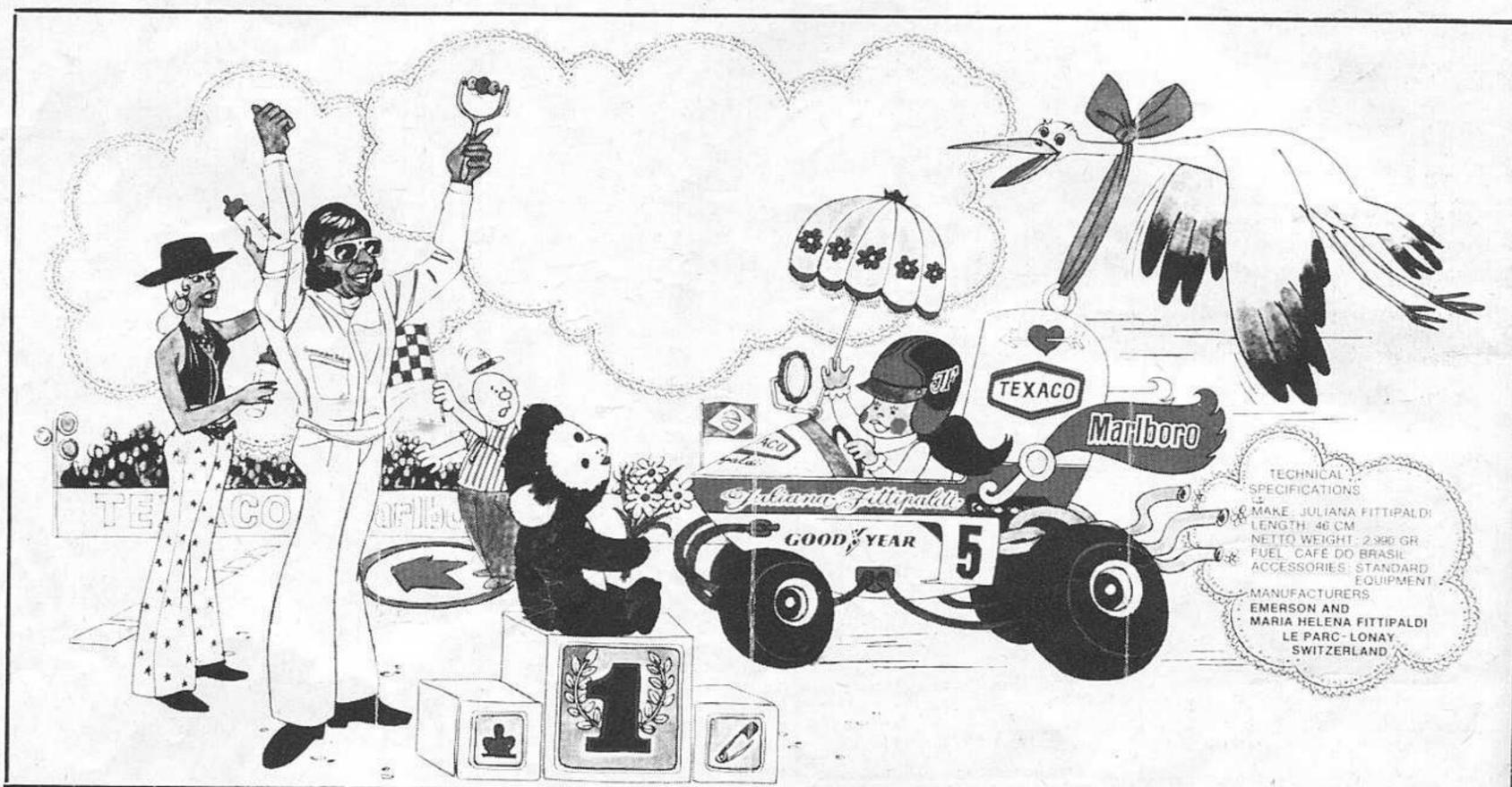
ovvero:

buon sangue non mente



• UGO e CLAUDIA MERZARIO hanno fatto anche loro la prima gara in auto. Naturalmente erano auto elettriche e non bolide di F. 1. E' avvenuto alla pista Baby Karts di S. Mauro Mare: era una gara a cronometro imperniata su due giri di un minicircuito che misurava 50 metri, Ugo Merzario (a sinistra) ha stracciato tutti seminando il suo più diretto avversario di 4 centesimi di secondo, mentre il terzo era addirittura a 10".

Se Ugo ha impiegato a compiere i due giri 1'04, Claudia Merzario (a destra) non è stata da meno: un solo centesimo in più rispetto al fratello, ma la seconda arrivata era a 11"5 a dimostrazione che la ragazzina va molto forte. Diventerà una seconda Lella Lombardi, non si sa mai. Dopo l'exploit con le auto elettriche Ugo Merzario ha convinto il padre a fargli provare anche un kart da 200 cmc



Ed ecco invece l'originale partecipazione che ha annunciato qualche settimana fa agli amici l'arrivo di Giuliana Fittipaldi nel... circo della F. 1. Notate, vi prego, i particolari...

• Gustosa è stata la vicenda delle dichiarazioni-bomba del Presidente Alfa Romeo dott. Guani, raccolte dal nostro Ceccarelli e pubblicate sul n. 31 di AUTOSPRINT fine luglio. Le Agenzie anche internazionali, che hanno ripreso (male) l'affermazione dell'alto dirigente Alfa, sull'orientamento di ritiro dalle corse (se non si trova uno sponsor particolare) per il '75, per evitare di citare Autosprint si sono rifugiate nella curiosa trovata di un fantomatico «incontro con giornalisti a Modena». Così il Presidente dell'Alfa ha avuto abilmente tesi per smentire la sua presenza a Modena senza affrontare ovviamente l'argomento concreto. (AUTOSPRINT non ha avuto smentite di sorta).

• Pare che il Presidente dell'ACI avv. Filippo Carpi de' Resmini abbia ripreso in sede internazionale l'operazione per arrivare alla Presidenza Generale della Federazione Internazionale dell'Automobile.

• Nessuno dei due piloti Ferrari ha ancora rinnovato il contratto per il 1975. A Regazzoni pare sia stato detto «Se vuoi puoi firmare anche subito», ma l'elvetico non

• Clay Regazzoni è davvero cambiato quest'anno. Per esempio porta più spesso con sé alle gare la moglie e i suoi familiari. Anche i bambini. Il maschio però (prima del Nurburgring) lo ha contestato: «Non capisco — gli diceva — perché continui a correre se non vinci mai...». Forse per questo Clay, appena vinto in Germania si è affrettato a telefonargli per dirgli di essere stato primo. «E... Lauda? Che ha fatto Lauda...?» tagliò corto il ragazzino, senza preoccuparsi nemmeno di fare i complimenti al papà...

ha «raccolto» (finora). Prende sempre più credito la possibilità del suo ritiro, vinca o no il mondiale. (A proposito: adesso pare che ci abbia ripensato Hulme sull'intenzione di smettere) Lauda invece avrebbe avuto un sondaggio per sapere eventualmente quale partner preferirebbe nel caso gli venisse confermato l'accordo. «Regazzoni senz'altro — avrebbe detto l'austriaco — Quel brontolone lo conosco troppo bene e so come prenderlo e andarci d'accordo».

• Checché si dica ora, Rogano & Maffezzoli andarono nei giorni caldi di ferragosto a Maranello proprio per ottenere da Ferrari una terza F. 1 da ballottare poi fra Truffo e Flammini. (Il primo pare avesse già appoggi Fiat, il secondo vantava quelli di Rogano e Saliti). Tutto si sarebbe fondato su una «promessa» che il compianto Dragoni avrebbe vantato da

multi mesi da parte del «Drake»; quella appunto di una monoposto del cavallino per il miglior giovane italiano del team azzurro per il GP d'Italia '74. Ma Ferrari, con la sua ribadita offerta di Fiorano gratis per prove del team CSAI, ha dribblato ogni velleità. «Se c'era da pensare a qualche italiano, casomai i più positivi e attivi in F. 2 pare siano stati piuttosto Serblin e Martini...» avrebbe commentato qualcuno molto vicino al Drake...

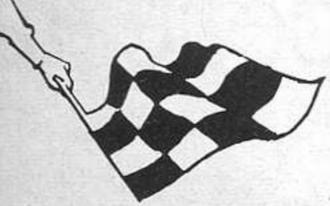
• Tutta la polemica di Tyrrell contro la prima chicane di Monza (vedi pag. 24) dopo l'incidente-lampo di Scheckter nelle prove della scorsa settimana, nasce da quello che è apparso quest'anno l'effettivo vantaggio delle Ferrari nella stagione '74 F. 1. Contro le abitudini la Ferrari adesso va più forte nei misto-veloci che nei cir-

cuiti velocissimi. E questo perché in uscita dalle curve di brusco rallentamento, in «chiudi-e-apri» il 312 boxer è diventato più pronto del V-8 Cosworth.

• Ho qualche letterina (personale, da direttore) cui rispondere: lettera-simbolo di una mentalità contraddittoria per vocazione quella del saccate sig. ALBANI (di Roma) e un'altra simpaticamente risentita del milanese autotrenista sig. SCORBATI. Avrò più spazio per provvedere nella «posta» del prossimo numero.

• La «Montecatini» ha messo a disposizione dell'Autodelta un nuovo fluobrene (la nota sostanza ignifuga) che diminuisce dell'80 per cento rispetto al peso precedente dello stesso liquido. Una possibilità in più perché ci si decida a rendere obbligatorio quel benedetto serbatoio antifiamma, finora sempre ostacolato con la scusa del peso. Come è noto la Pirelli ha appena omologato il serbatoio Autodelta in gomma, che evita al reticolo dei tubicini avarie per vibrazioni.

Marcellino



DOVE

corriamo domenica

V8/Blog Scans



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

AGOSTO

Le corse in calendario dal 30/8 all'1 settembre 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
30-31	Rally Taurus		Ungheria		●●● Camp. europeo condutt. rally	Rally	Non disputato nel 1973
31-1/9	Corsa a Rheinhessen	Germania	Aeroporto Rheinhessen		●●● tg	Velocità in circuito	
31-1/9	Super V all'Avus	Germania	Circuito dell'Avus		●●● FSV	Velocità in circuito	
31-1/9	Westphalen Pokal	Germania	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F2, F3, FF, FV, FSV	Velocità in circuito	FF: Vaney (Vaney) in 42'45"1
31-1/9	200 Miglia del Fuji	Giappone	Circuito del Fuji di km 6		●●● GT4, S, C2	Velocità in circuito	Kurosawa (March) Kazato (Chevron)
31-1/9	Salita di Weser-Höxter	Germania	Bielefeld		●●● tg	Velocità in salita	
31-1/9	Salita di Happurg	Germania	Norimberga		●●● tg	Velocità in salita	
31-1/9	Salita di Urcy	Francia	Urcy		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	Maublanc (Chevron) in 1'30" e 27, nuovo primato
31-1/9	Galway Hotel Rally	Irlanda			●●●	Rally	
31-1/9	Rally Avus - Berlino	Germania			●●●	Rally	
31-1/9	Rally delle Cime	Francia			●●●	Rally	
31-1/9	Autotorneo Italiano	Sc. Sporturismo	Pista Rossa - Milano		●	Gara sprint	

SETTEMBRE

1	Coppa Intereuropa	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,780	ore 10 ore 16	●●● Camp. europeo Gran Turismo	Velocità in circuito	Schickentanz-Kremer (Porsche Carrera) in 6.00'54", media 198,836 kmh
1	Salzburgring Preis	Austria	Circuito del Salzburgring di km 4,238		●●● T1, T2, FV, FSV, FF, F5000	Velocità in circuito	
1	Trofeo Polifac	Germania	Aeroporto di Mainz- Finthen		●●● F. 3	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
1	Zavod Automobilu	Cecoslovacchia	Most		●●● T1, T2, GT3, GT4, G9	Velocità in circuito	
1	Autocross di Fulda	Germania	Pista di Fulda		●●● T1, T2, GT3, GT4	Autocross	
1	Rallycross Valkenswaard	Olanda	Pista di Haarlem		●●● T2, GT3, GT4	Rallycross	
1	Salita di Warken-Burden	Lussemburgo	Ettelbruck		●●● tg	Velocità in salita	Koob- in 1'22"53, nuovo primato
1	Rampa de Polana	Portogallo	Laurenço Marques		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
1	Trofeo d'Europa	Rallypista	Gropello Cairoli	ore 9	●●● 5 classi	Autocross	
1	7. Trofeo A.C. Parma	AC Parma	Autodromo Varano de' Melegari di km 1,800	ore 13 ore 19	● T2, GT3, S (1. div.)	Velocità in circuito	T2: Ghislotti (Alfa GTA 1300) S: Piazzi (Dallara 1300)
1	1. Trofeo «La Secura»	Sc. Carpine	Autodromo di Magio- ne di km 1,650	ore 9,30 ore 18	● F3, F.It. (girone finale), K250	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
1	Corsa a Civitanova A.	Sc. Le Grazie	Pista Le Grazie		● Camp. italiano	Autocross	
1-2	G.P. Trois Rivieres	Canada	Quebec		●●● F.A., F.B., F5000	Velocità in circuito	
1-2	G.P. Questor's	Stati Uniti	Circuito di Ontario di km 5,140		●●● F5000	Velocità in circuito	
1-2	U.S. Nationals	Stati Uniti	Indianapolis		●●● Dragster	Accelerazione	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

31 agosto - 1 settembre: RALLY LIEGI-MOSCA-LIEGI - annullato ● 1 settembre: CORSA AL PAUL RICARD - annullata ● 1 settembre: COPPE AC BOLOGNA - annullate ● 1 settembre: CORSA A VALLELUNGA - rinviata ● 1 settembre: TROFEO DELLA CONSUMA - annullato ● 1 settembre: SELVA DI FASANO - annullata.

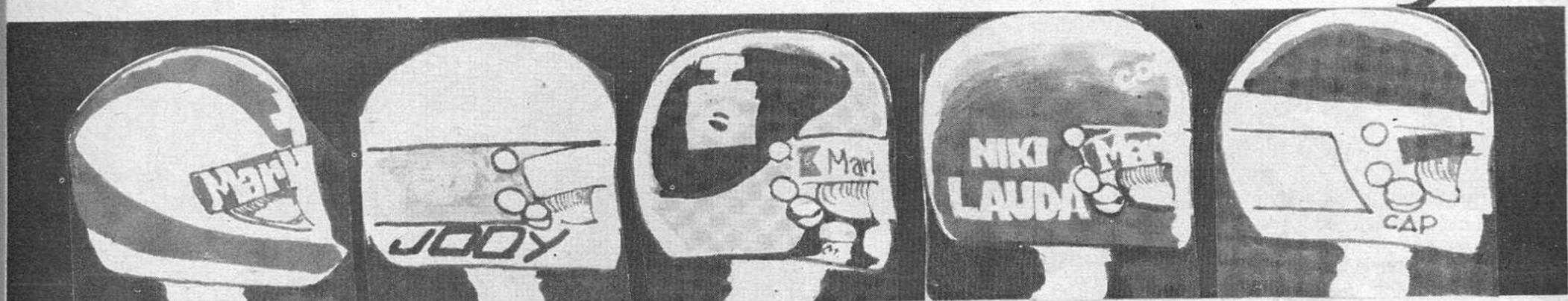
31 agosto - 1 settembre: RALLY LIEGI-MOSCA-LIEGI - annullato ● 1 settembre: CORSA AL PAUL RICARD - annullata ● 1 settembre: COPPE AC BOLOGNA - annullate ● 1 settembre: CORSA A VALLELUNGA - rinviata ● 1 settembre: TROFEO DELLA CONSUMA - annullato ● 1 settembre: SELVA DI FASANO - annullata.

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

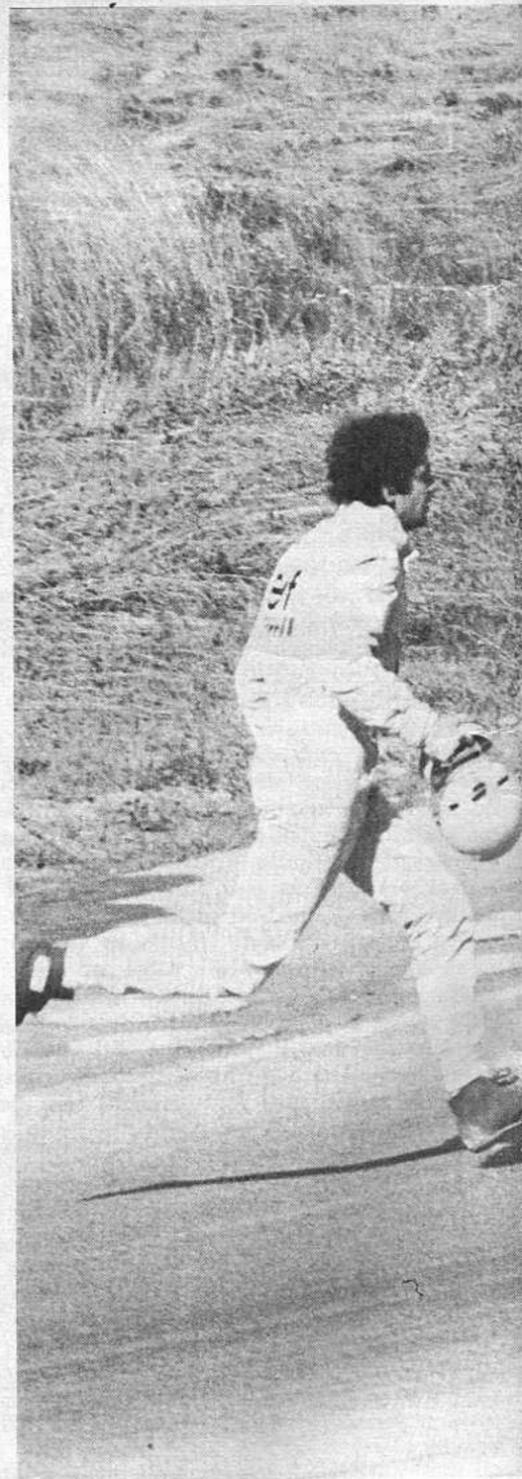
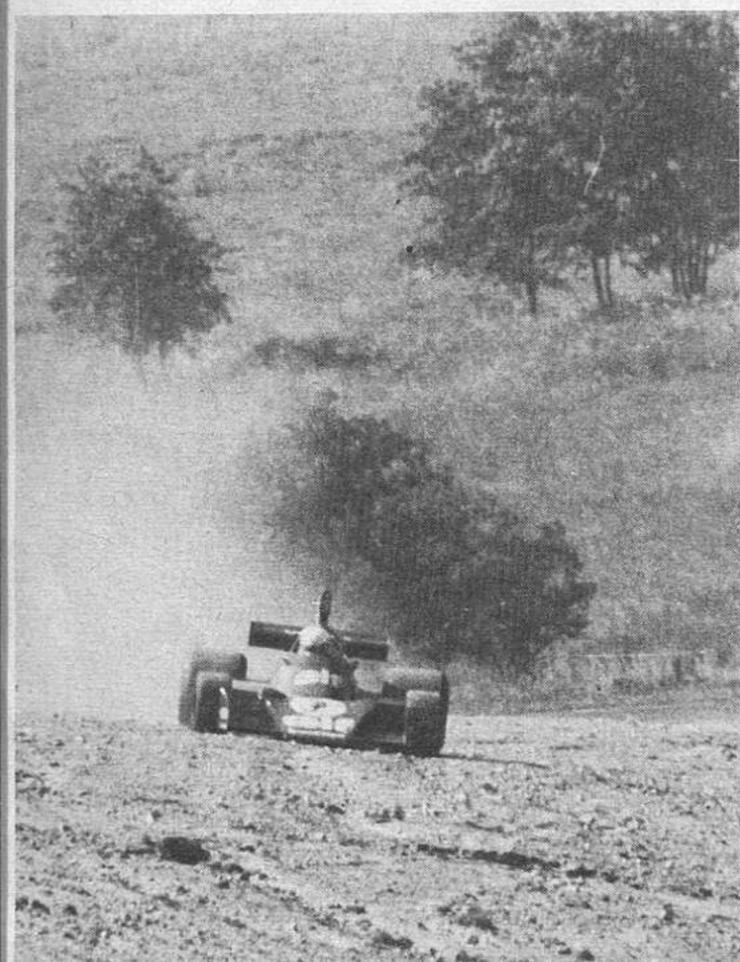
Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.52 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare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



Chi vincerà il Mondiale F.1?



60% ai ferraristi, 40



◀ ▲
Iniziamo in questa pagina, e proseguirà nelle prossime, una scelta degli incidenti che hanno eliminato alcuni protagonisti a Zeltweg. Iniziamo con la prima uscita importante, quella di Scheckter. Lui dice per la rottura del motore. Fatto sta che ha sbandato e abbandonato la vettura

Nessuno dei protagonisti vuol parlare delle proprie «chanches», al massimo esalta quelle dei rivali:

Solo TYRRELL azzarda il «TOTO»

per JODY

ZELTWEG - Un finale di campionato come questo del 1974 potrebbe arricchire un bookmakers o gettarlo sul lastrico, se non altro perché, all'incertezza della classifica, si aggiunge che a questo punto nessuno dei favoriti si sente di assumere questa veste. Infatti basta parlare con Lauda con Regazzoni con Fittipaldi o con Scheckter per accorgersi che ognuno, invece di illustrarti le proprie possibilità o le proprie ambizioni, si precipita a magnificarti le doti dei rivali.

E in tutta onestà sembra chiaro che nessuno sta facendo la tattica mascherata per non svelare il proprio gioco, quanto in effetti teme gli altri e soprattutto teme il mancato decisivo alleato che va sotto il nome di fortuna.

In pratica anche se non lo dichiarano apertamente, **SCHECKTER** e **FITTIPALDI** hanno paura dello strapotere delle Ferrari mentre dal canto loro **REGAZZONI** e **LAUDA** sembrano temere in seno alla propria squadra un ribaltamento della politica portata avanti fino ad adesso e accentrata sulla teorica eguaglianza delle due macchine con i piloti in pista a giocare le loro carte.

KEN TYRRELL, che a questo clima da cardiopalmo si è abituato negli anni scorsi quando il signor Stewart gli vinceva campionati a ripetizione, fra tutti è il più sincero:

«Con ancora una ventina di punti teoricamente disponibili per ciascuno dei quattro piloti in corsa per il titolo — dice Tyrrell — è impossibile indicare il nome di un favorito. Infatti basta che uno dei quattro si ritiri in una corsa per concedere un vantaggio praticamente incolmabile agli altri. Certo, dovendo fare delle percentuali di probabilità si può anche azzardare qualche nome. Personalmente credo che attualmente si sia al sessanta per cento per Ferrari e al quaranta per Jody. Ovviamente questo io a Scheckter non lo dico, perché l'unica raccomandazione che gli faccio tenendo presente la considerazione dei punti che ho esposto sopra è sempre quella di tirare a finire la corsa per arricchire il suo punteggio. Alle somme, gli ripeto, ci penseremo a Watkins Glen.

«Tuttavia estraniandomi dalle raccomandazioni che faccio al mio ragazzo chiarisco perché credo di avere quasi le stesse possibilità della Ferrari, in quanto il dieci per cento che regalo loro in più è solo dovuto al fatto che hanno due uomini in corsa mentre io ne ho uno solo. La mia è una considerazione tecnica: le prossime piste sono Monza, Mosport e Watkins Glen e contrariamente a quello che tutti credono personalmente sono convinto che noi abbiamo in Italia e negli Stati Uniti le stesse possibilità di vincere degli italiani. Sulle Tyrrell l'anno scorso c'era la fama di non adattarsi ai circuiti veloci ma quest'anno è cambiata e guardando cosa è successo a Zeltweg posso dire che ora noi invece stiamo meglio proprio sulle piste veloci.

«La spiegazione è semplice: all'inizio dell'anno, sapendo di non avere più Stewart, con Gardner abbiamo deciso di fare della 007 non una vettura rivoluzionaria, bensì una monoposto classica con l'unica caratteristica di essere facile da guidare per permettere ai nostri ragazzi di farsi le ossa in fretta. Ed è proprio questo vantaggio che ora Jody può sfruttare. Infatti sul veloce per lui è molto più facile guidare che per gli altri, un fatto che se non altro significa che a fare dei punti lui dovrebbe arrivare con più tranquillità degli altri tre, e siccome ripeto quest'anno si vince sommando dei punti e non delle vittorie, punto sulla Tyrrell alla pari con la Ferrari».

t. z.



Secondo Ken Tyrrell, l'unico vantaggio delle Ferrari sulle sue 007 in questo finale di campionato, è che i ferraristi sono due, mentre Scheckter è solo. Eccolo, dietro a Regazzoni e Pace

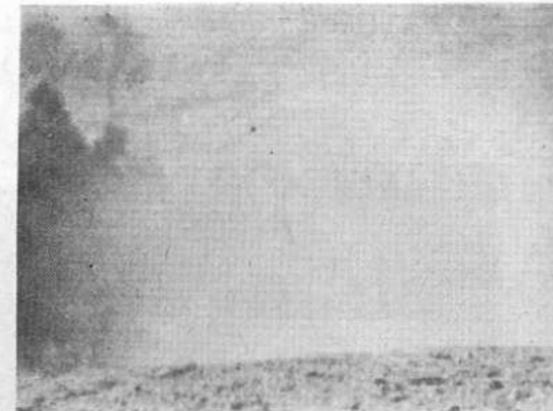


CRASH!



Sopra, pur se sfocata, l'immagine drammatica dell'urto fra Ickx e Depailler, che gli si era girato davanti. Ickx (a destra) arriverà poi al suo box

Però queste reti servono...



V8/Blog Scans



A cosa pensa Stuck:
al semiasse?...

L'ultima uscita di strada, in quella specie di «demolition derby» che è stato il GP d'Austria, è stata quella di Stuck, per rottura di un semi-asse. La sua March prima tocca con la coda, poi con il muso. Una bella emozione, anche per i commissari, ma fortunatamente nessun danno



In alto, anche Peterson porta la vettura fuori strada, poco oltre la Tyrrell di Scheckter. Qui sopra, panorama finale della Lotus e delle Tyrrell ko



Si prevede un record di spettatori per il G.P. d'ITALIA dell'8 settembre

Già quasi esauriti i biglietti per Monza

MILANO - Il termometro che segna la « febbre » di tifo che si accenderà attorno all'autodromo di Monza, l'8 settembre quando Regazzoni, Lauda, Scheckter e Fittipaldi con la complicità di Reutemann, Pace, Peterson, Hunt, giocheranno l'ultima carta europea di questo fantastico mondiale 1974, è già al livello di guardia. La prevendita dei biglietti infatti ha fatto registrare nei giorni immediatamente successivi a Zeltweg un balzo impressionante in avanti, tanto da far restare nelle mani degli organizzatori solo un esiguo numero di biglietti per le tribune della parabolica e di Lesmo, essendo quelli delle tribune centrali già completamente esauriti.

Secondo affrettati calcoli dell'A.C. Milano entro pochi giorni resteranno disponibili solo i biglietti per i prati, dove in base a previsioni abbastanza facili, si affollerà il giorno del « Gran Premio » un numero di tifosi abbondantemente al di sopra di ogni cifra-record.

Ad ogni modo, ecco i prezzi dei vari tipi di biglietti per il GRAN PREMIO D'ITALIA (fra parentesi, il prezzo ridotto):

Tribune numerate (Centrale, Shell-Parabolica, Fiat-Lesmo esterna) lire 10.450 (9.500)

Tribune rettilineo d'arrivo lire 6.000 (5.500)

Gradinata esterna parabolica lire 5.000 (4.500)

Gradinata interna parabolica lire 4.500 (4.000)

Prato lire 2.500 (2.000 - auto lire 3.000 (2.000) - auto a Vedano lire 2.000 (1.500) - moto lire 1.000 (500).

La GPDA ha chiesto una « via di fuga » alla curva di Lesmo

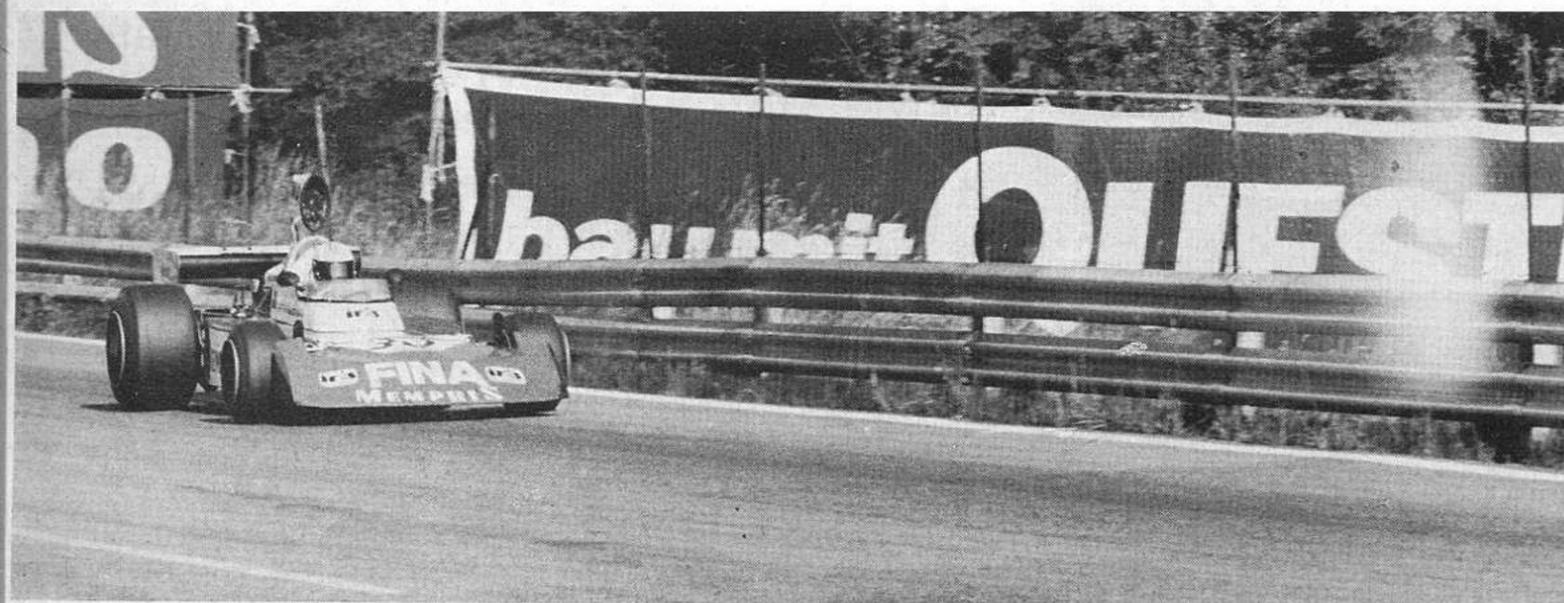
ZELTWEG - Il buon senso ha finito per prevalere nella diatriba tra la GPDA e l'Autodromo di Monza, per la disputa del prossimo GP d'Italia. Infatti dopo la minacciosa « dichiarazione di guerra » di Zandvoort, in cui i piloti avevano avanzato per questioni di sicurezza richieste di lavori sull'anello monzese materialmente ed economicamente impossibili, a Zeltweg in seno all'Associazione Piloti qualcosa è cambiato. Più precisamente è stato spedito un telegramma agli organizzatori del AC Milano affinché per la prossima ispezione dell'incaricato GPDA siano apportate alcune modifiche alla curva di Lesmo, in particolare la prima, che i piloti affrontano con una brusca frenata al termine di un rettilineo velocissimo.

Attualmente a delimitare i confini del tracciato a Lesmo c'è un pesante guard rail che nelle eventualità di una emergenza non concede al pilota nessuna possibilità di salvezza, con annesso anche il pericolo derivabile dalla vettura che rimbalza in pista per gli altri concorrenti. Quindi la GPDA ha chiesto che questo guard rail venga tolto e venga invece in suo luogo creata una via di fuga protetta da reti.

Il tono della richiesta sembra accettabile e soprattutto giusto,

e lascia intravedere che alla fine in seno alla GPDA ha finito per prevalere la « Linea morbida » sostenuta dal Presidente Graham Hill, contro l'intransigenza di Fittipaldi e altri « Padrini ». Tuttavia a questo punto sorge un altro problema, e cioè il fatto che all'esterno della prima curva di Lesmo alle spalle del guard-rail c'è una discreta vegetazione e quindi conoscendo i « drammi » dell'AC Milano con i vari enti tutelatori dell'integrità del parco monzese rimane da chiedersi se effettivamente nel giro di pochi giorni si troveranno non i soldi, ma le autorizzazioni per abbattere alcuni alberi che consentano la materiale costruzione della via di fuga alla prima di Lesmo.

L'impressione è comunque che se questa eventualità non dovesse verificarsi, la GPDA non punterebbe i piedi come in altre piste, perché la maggioranza dei piloti avrebbe intuito che nelle condizioni difficili in cui sopravvive l'Autodromo lombardo è praticamente impossibile avanzare richieste che se anche sono motivate da effettive esigenze di sicurezza non godono i favori dei maggiori delle varie associazioni ecologicamente impegnate a difendere un paio di robinie.



A sinistra, la Surtees-Fina di Dieter Quester, con pubblicità anche dell'Iris, passa davanti alla pubblicità della Quester, l'azienda del pilota

L'altalena degli SPONSOR

● Anche se resterà episodio (però non si sa mai), nel Gran Premio d'Austria si è verificato un avvenimento di un certo rilievo, rappresentato dalla presenza del marchio della ceramica IRIS su una macchina di Formula uno.

La IRIS di Modena ha infatti « sponsorizzato » a metà la partecipazione di Dieter Quester alla corsa austriaca, insieme con le sigarette Memphis, e così sulla Surtees dell'austriaco si sono visti gli stemmi della fabbrica italiana di ceramiche.

L'abbinamento Quester-IRIS in corsa, comunque, non è altro che il prolungamento sul piano sportivo di rapporti molto stretti che il pilota ha con la casa italiana. Quester è titolare della più grossa impresa di costruzioni edili austriaca, ed è uno dei maggiori clienti della IRIS sul piano commerciale.

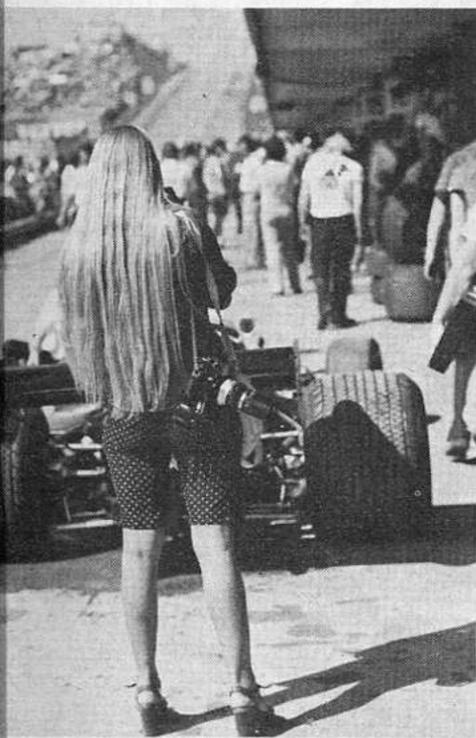
Un caffè per LELLA

● Un altro abbinamento pubblicitario importante ci viene annunciato qui a Knittelfeld dal conte Zanon, che ci informa come la macchina di Pianta, Pica e Lella Lombardi sarà dotata di iscrizioni pubblicitarie del caffè Paulista, ben noto soprattutto per i suoi simpatici caroselli televisivi. Le scritte «caffè Paulista» appariranno sulla Lola tre litri fin dalla prima gara che la macchina disputerà.

ZELTWEG - Non più alta fedeltà fra la squadra Surtees e la Bang e Olufsen, specialista appunto in impianti ad alta fedeltà e che nelle gare di questa stagione era lo sponsor principale della squadra inglese.

Pare che ci sia una questione di quattrini, alla base della rottura che è stata dichiarata ufficialmente con un comunicato stampa diffuso qui a Zeltweg. Il comunicato dice che i rapporti sono interrotti per effetto del non rispetto delle clausole finanziarie contrattuali da parte della Bang e Olufsen.

La Surtees Engineering, che è la società creata apposta per gestire i rapporti tra la Bang e Olufsen e il team Surtees, dice di aver dato istruzioni al suo legale per una azione contro la Bang e Olufsen. Da parte sua il team Surtees, prosegue il comunicato, è spiacente di informare che di conseguenza toglie tutte le scritte pubblicitarie della Bang e Olufsen dalle sue macchine, sia quelle della Formula Uno sia quelle della Formula Due. Infatti le Surtees viste qui in Austria erano sprovviste delle iscrizioni nero-rosso loro abituali. E' un'altra difficoltà in più per Surtees, questa, che si aggiunge all'esodo dei suoi piloti Pace e Mass.



A sinistra, una nuova fotografa nel « giro » dei Gran Premi ». E' francese e molto graziosa. Che sia questa la silhouette proposta dalla CSI? Sopra, Ian Scheckter con la seconda Hesketh non si è qualificato. Ha deluso il lord soprattutto per la sua inesperienza nella messa a punto, indispensabile ad un pilota moderno. A destra, il tendone del centro stampa era arroventato e doveva essere inaffiato per contenerne la temperatura, di 55 gradi

Radiocasco necesse est

● La causa della perdita di tempo in più alla Ferrari, nella sostituzione della gomma di Regazzoni, è stata attribuita anche alla mancata comprensione tra l'ing. Caliri e Regazzoni a proposito della gomma anteriore e di un ok inteso dal pilota come «vai via, tutto a posto» che Clay credeva anche riferito al cambio già effettuato della ruota posteriore. Proprio a Zeltweg la Tyrrell ha adottato un sistema di comunicazioni dirette tra tecnici e piloti durante le soste al box, sperimentato nelle prove. Non si tratta di un collegamento radio, come avviene nelle gare di durata per talune squadre (lo usa anche il nostro Bonomelli), o ad Indianapolis, ma di un collegamento interfonico del genere di quelli utilizzati nei rallies tra pilota e navigatore. Quando il pilota arriva al box il tecnico che vuole ascoltare le reazioni e le richieste senza frastornarsi nel caso abituale, inserisce una spina in una presa nel casco del pilota, e così tra i due si stabilisce un contatto diretto che permette la audizione molto chiara di quello che si dicono, è anche, fatto non trascurabile, impedisce che le conversazioni siano captate dai sempre più indiscreti microfoni direzionali che vengono utilizzati da chi sta girando films o registrando per la televisione.

● La LOTUS ha portato per la prima volta quest'anno quattro vetture per i suoi due piloti Peterson e Ickx. E' accaduto a Zeltweg. Due erano le vecchie 72 e due le nuove 76 con le sospensioni della vecchia Lotus. I due piloti hanno provato lungamente le nuove macchine anche in vista di una eventuale sperimentazione per il prossimo anno, ma i tempi non venivano e allora Ickx e Peterson sono ritornati alla vecchia 72.

● A proposito di ICKX, il pilota belga ha dichiarato ad un quotidiano di aver rinnovato il contratto con la Lotus per il prossimo anno. Solo non si capisce allora come mai Chapman stia attivamente cercando di avere Merzario in squadra, ripromettendosi di fargli una macchina su misura per lui come fece per Clark. « Hai la stessa posizione di guida di Jim... » gli ha fatto sapere.

● La McLAREN ha portato tre macchine a Zeltweg, tutte e tre a passo lungo con le sospensioni della nuo-

va che era a Brands Hatch. Le tre macchine avevano la centina alleggerita e uno spoiler laterale per incanalare aria ai radiatori dell'acqua e non farla passare sotto la vettura. E' stato però letale per la McLaren l'ultimo turno di prove quando si sono rotti ben tre motori, due a Hulme e uno a Fittipaldi.

● La CSAI era rappresentata in Austria dal commissario Lazzaretti che ha sostituito il conte Zanon impossibilitato a venire, ma che poi ha fatto una puntata (retour de Castellet) dove era andato a vedere il suo pupillo Pica che avrebbe intenzione di far debuttare in F. 1, è certo anche che il prossimo anno vi sarà una coppia mista formata da Lella Lombardi e da Pianta con la Lola 3000 nel campionato mondiale marche.

● La TYRRELL ha montato in occasione di questo GP d'Austria un serbatoio della benzina che contiene 6 galloni di carburante in più per questi GP più veloci.

Viaggio speciale di 8 giorni a Watkins Glen F.1 al G.P. USA per gridare «forza Ferrari»!

- MILANO - 1 ottobre - martedì - 1. giorno**
Ritrovo dei partecipanti all'aeroporto di Milano, partenza per New York con volo regolare di linea, arrivo in serata, trasferimento dall'aeroporto all'Hotel, pernottamento.
- NEW YORK - 2 ottobre - mercoledì - 2. giorno**
Prima colazione in hotel, mattinata dedicata alla visita di Manhattan in pullman con guida, pomeriggio libero, pernottamento.
- NEW YORK - 3 ottobre - giovedì - 3. giorno**
Prima colazione in Hotel, giornata libera a disposizione, pernottamento.
- NEW YORK - 4 ottobre - venerdì - 4. giorno**
Prima colazione in hotel, trasferimento all'aeroporto e partenza in aereo per Elmira, trasferimento dall'aeroporto all'hotel, resto della giornata a disposizione, pernottamento.
- ELMIRA - 5 ottobre - sabato - 5. giorno**
Prima colazione in hotel, giornata a disposizione per assistere alle prove del Grand Prix F. 1 con trasferimento in pullman a Watkins Glen, rientro nel pomeriggio, pernottamento.
- ELMIRA - 6 ottobre - domenica - 6. giorno**
Prima colazione in hotel, trasferimento a Watkins Glen per assistere al Grand Prix, rientro ad Elmira in serata, pernottamento.
- ELMIRA - 7 ottobre - lunedì - 7. giorno**
Prima colazione, trasferimento all'aeroporto e partenza in aereo, via New York, per Milano.
- MILANO - 8 ottobre - martedì - 8. giorno**
Arrivo in mattinata, fine dei nostri servizi.

Quota di partecipazione L. 390.000
Soci Club AUTOSPRINT sconto L. 10.000

- LA QUOTA COMPRENDE:**
- Viaggio aereo Milano-New York-Elmira e ritorno con servizi di linea.
 - Sistemazione in hotels di 1. categoria a New York ed Elmira in camere doppie con servizi.
 - Trasferimenti dall'aeroporto all'hotel e viceversa a New York.
 - Visita della città di New York in pullman con guida.
 - Trasferimenti da Elmira a Watkins Glen per le prove e per il Grand Prix.
 - Biglietti di ingresso al circuito per le prove e tribuna numerata per il Grand Prix.
 - Assistenza di un accompagnatore per tutta la durata del viaggio.

Le prenotazioni vanno inviate alla:
BONONIA VIAGGI - Galleria del Toro, 3 - BOLOGNA
Telefono (051) 27 34 10 - 26 29 60

TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO
ricordate: d'ora in poi chiamate solo (051) **46 52 52**

TELESPRINT
Segreteria automatica




Un eccessivo carico di spese sportive (e scarsi successi) dietro lo «stop» di AKRON C'è (solo) la LOTUS-JPS nel futuro Firestone?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Desta ancora molte illusioni e polemiche l'annuncio Firestone, peraltro quasi ciclico ogni due anni, di ritirarsi dalle competizioni sportive nazionali ed internazionali. Finora era stata la Firestone Europa a cimentarsi in queste rinunce. (Ma stavolta è la centrale della Casa Akron che ha fatto ufficialmente l'annuncio, lasciando capire di aver speso negli ultimi due anni svariati miliardi di dollari per montare gomme alle vetture di quasi tutte le competizioni, dalla Formula Uno alla Usac, alla Can Am.

AUTOSPRINT ha avuto conferma tramite un «official» della Firestone che le spese di «support» delle corse erano divenute insostenibili dalla ditta americana. Una serie di prove di pneumatici in qualsiasi pista americana costava alla ditta 50 mila dollari al giorno, circa 31 milioni di lire!).

La Firestone lo scorso anno ha prodotto 92 mila tipi di pneumatici spendendo sugli 8 milioni di dollari. La ditta non solo produce i pneumatici, ma deve pagare per il pilota, per i suoi meccanici e, qualora un motore salti o la macchina finisca contro il muro, deve garantire il «ritorno sicuro alla base del mezzo».

Una prova di pneumatici ci diceva l'informatore, della macchina di Andretti viene a costare una fortuna. Andretti, la sua Crews, 50 addetti alla pista (infermieri compresi) e tutto il resto vengono a costare alla ditta appunto oltre 50 mila dollari al giorno, senza contare che una prova effettuata, per esempio ad Indy non è valida per Ontario o Pocono. «Sarebbe come mandare alla morte un pilota se usassimo i medesimi pneumatici di Indy per Ontario e viceversa», continua il nostro informatore.

Così il mondo non solo americano delle corse, che aveva superato il pericolo della crisi energetica, ora viene a trovarsi dinanzi ad un altro spauracchio per quanto riguarda i corridori americani e le manifestazioni sostanziose di ogni settimana, il futuro si presenta carico di nuvole nere. Anche per Mario Andretti ci sono dubbi.

Mario è proprietario di due grossissimi negozi di Firestone in Indianapolis. Qualora la Parnelli Jones dovesse accettare l'offerta della Goodyear (sola a continuare), come potrebbe Andretti vendere per 6 giorni le gomme Firestone per auto da turismo e la domenica correre con gomme Goodyear?

Vel Miletich, partners di Parnelli Jones ha detto candidamente: «Mario Andretti ed Al Unser ricevono il 40 per cento dei loro introiti dalla Firestone». Si parla di qualcosa come 400 mila dollari all'anno che la Firestone versava all'asso di Nazareth per avere da lui il «support» reclamistico alla tv, radio e giornali. Anche il «team» di Parnelli Jones ha un contratto molto ricco con la Firestone che, a regola, dovrebbe scadere nel 1977. Stando però a quanto ci è stato riferito, sembra che la Firestone scenderà a patti con Andretti liquidandolo con una grossa somma di dollari.

«Vedi — dice Mario —, io non guardo soltanto al lato finanziario, bisogna seguire le ripercussioni del domani. Con la sola Good Year in campo, la scelta è limitata». E condizionante, aggiungiamo noi, perché può capitare che, con una Casa di gomme monopolista del mercato, può essere essa a decidere i risultati. Nel 1975 Andretti avrà tre macchine da guidare: la Formula Uno, la 5000 e la

Usac. Dovrà pregare la Goodyear di dargli i pneumatici? Siamo sicuri che essa accetterà con immenso piacere, ma il resto del «circo»? E che diranno Miletich e Parnelli Jones che rappresentano la Firestone in undici stati americani?

Ci è sembrato di capire che la Firestone in via del tutto eccezionale potrebbe fornire pneumatici per la categoria Usac (tipo Indy) e così facendo salverebbe capra e cavoli.

Certo che, se i dirigenti della Usac non correranno ai ripari e subito, questa prestigiosa categoria finirà nel cestino come la Can Am.

Troppo costosa, troppo preziosa, commentano costruttori e piloti. Per gareggiare alle manifestazioni tipo Indianapolis, Parnelli ha speso un milione di dollari, mentre dalle vittorie egli percepisce soltanto il 10 per cento della borsa.

«Questo turbocompressore è un cancro che va eliminato se vorremo continuare» ci ha detto Miletich al telefono, «o applicheranno il motore 'Block Stock' o smetteremo di correre. Il Turbo rende le gare impossibili».

Ciò vuol dire che ora inizierà una battaglia «tecnica», cioè molti costruttori che hanno investito milioni per il Turbo compressore Offenhauser insisteranno che è troppo presto per effettuare un cambio. Gli altri, quelli cioè che sono più indietro, diranno: «basta!».

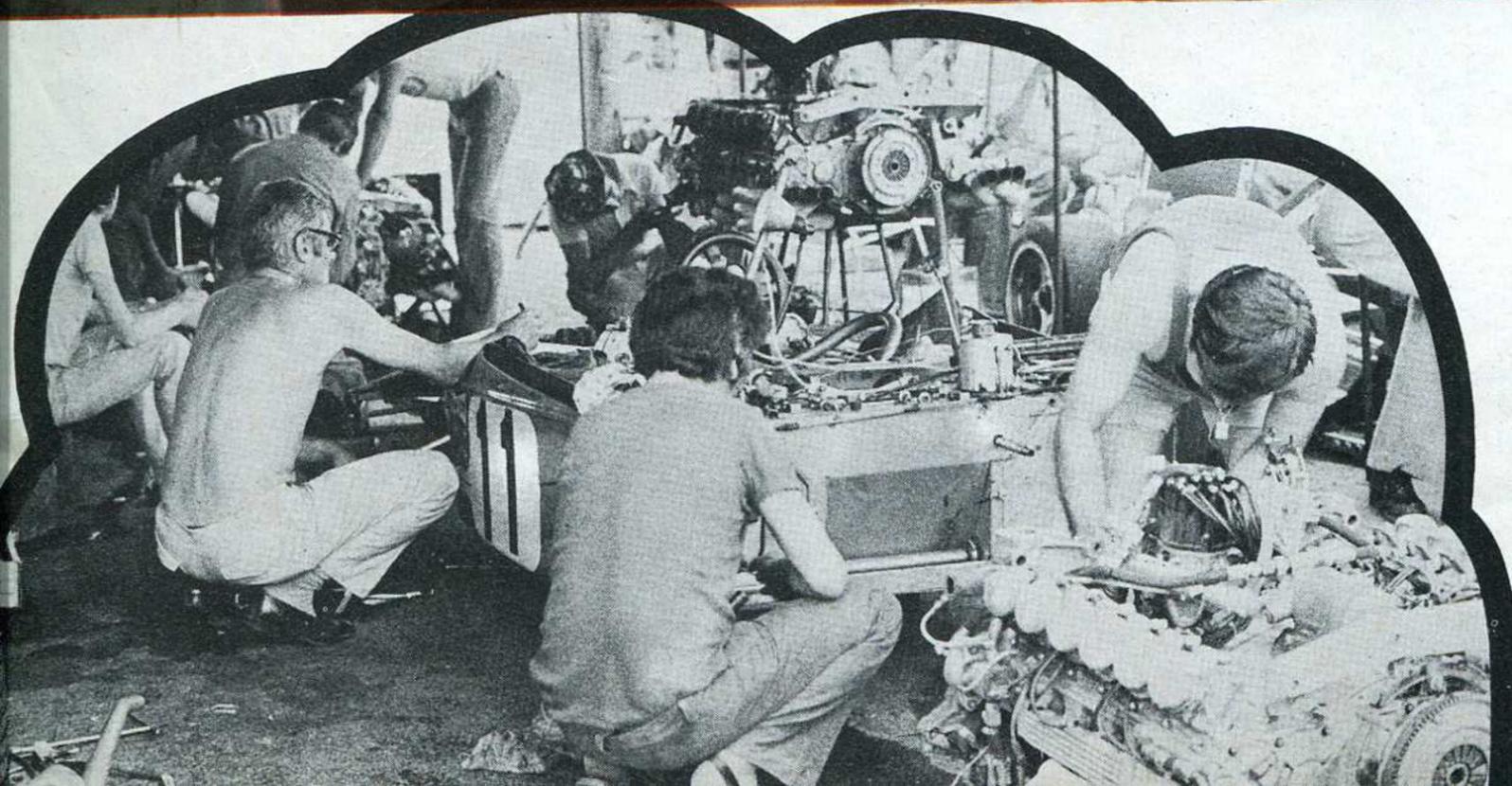
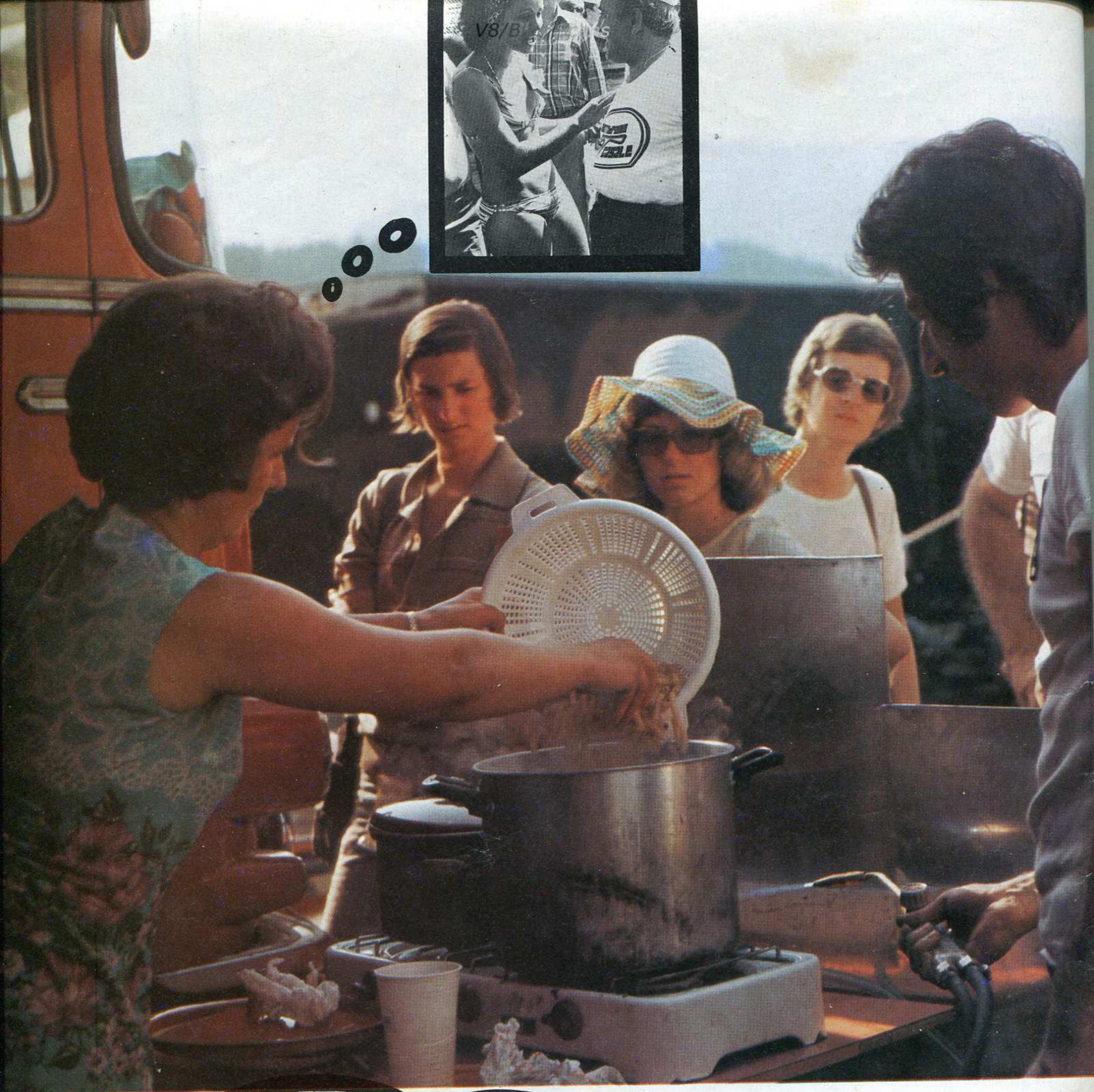
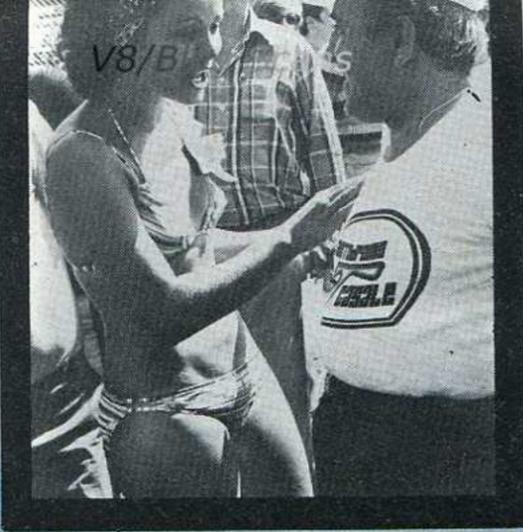
Bisognerà vedere chi la spunterà. Certo che il ritiro dalle corse della Firestone avrà ripercussioni non indifferenti. Finora ci siamo soffermati soltanto sulle conseguenze nel settore americano. Al nostro informatore abbiamo chiesto: «In Europa che avverrà? «Il caos, o meglio la corsa all'arrembaggio».

La Goodyear alla nostra domanda: «Potrà rifornire tutte le categorie del mondo? Ha risposto: «Faremo del nostro meglio. Speriamo che qualche modifica sopraggiunga nella Usac, che rappresenta lo scoglio più grosso del gruppo. Da parte nostra faremo l'impossibile».

Da un altro informatore, di contrappunto sui problemi europei, abbiamo avuta (suggerita) un'altra ipotesi. Il ripetersi di queste iniziative «deterrenti» della Firestone in genere ha coinciso con cambiamenti di rotta. Anche altre volte si è parlato di «stop ai programmi sportivi», ma solo per ridimensionare l'esposizione economica, cioè i finanziamenti diretti o indiretti a costruttori, squadre o piloti. E in genere ciò ha coinciso con i periodi non felici in quanto ad affermazioni e risultati, in proporzione all'esborso di denaro sopportato. E' un modo come un altro per chiudere i cordoni, per poi riaprirli man mano in modo diverso.

Lascia infatti perplessi l'annuncio di agosto, a poche settimane da contatti avviati per esempio con la Ferrari per offrire al team di Maranello una esclusività dell'appoggio agonistico Firestone. Contatti che non debbono essere stati estranei al rapido rinnovo del contratto, con la squadra più probabile iridata '74, da parte della Goodyear. Di contro ora sembra che Chapman, poco soddisfatto quest'anno del sostegno della stessa Casa di gomme, al momento non abbia mostrato alcuna fretta di rinnovo del contratto da parte sua. E ciò fa pensare che la sostanziosa esclusività ad un team F. 1 unico e competitivo, possa essere appunto dirottato nelle intenzioni Firestone dalla Ferrari alle nere-oro JPS-Lotus. Senza dimenticare che sarebbe anche più facile chiedere al costruttore inglese una eventuale disponibilità per Indianapolis '75.

Lino Manocchia



▲
La moglie del tecnico della Marelli, Tramonti, segue il popolare « scintilla » ad ogni Gran Premio, forse da quando vide pubblicata su AUTOSPRINT la foto del marito in buona compagnia femminile. Però convintasi che si tratta solo di innocue evasioni visive, se non vi rinuncia nemmeno in sua presenza, ad ogni buon conto tenta di prenderlo per la gola sobbarcandosi il delicatissimo compito di cucinare la pasta sciuatta per il team di Maranello come ha fatto a Zeltweg. Come si nota, la fiamma ossidrica aiuta a cucinare la pasta, perciò chiunque faccia riferimento al combustibile fornito dai motori boxer in ebollizione sulla torrida pista austriaca, è un malizioso...

ZELTWEG - « La prima volta che Niki mi invitò ad andare a vederlo correre su una 'Formul-vee' pensai: come ragazzo questo viennese sarà anche simpatico e gentile ma come corridore mi sembra proprio un 'brochetto'. Ci eravamo incontrati quasi per caso qualche mese prima in fondo ad una pista di sci. Io avevo 18 anni e lui 20. Vivevo dei miei studi di storia dell'arte e di lingue. Le corse? sì, sapevo che esistevano, perché tra l'altro a quell'epoca il nome di Rindt era su tutti i giornali, ma non rientravano certo nella mia sfera d'interessi. Adesso, a soli cinque anni di distanza, la mia vita scorre parallela a quella di Niki Lauda come a dire solo ed unicamente in funzione delle corse! ».

Nel dire queste parole il viso di MARIELLA REININGHMESS, la silenziosa donna, compagna, amica, cronometrista, segretaria, del nuovo pupillo dell'automobilismo mondiale, si distende in un impercettibile sorriso. E' una cosa quasi nuova, perché se è vero che dove c'è Niki c'è Mariella, è anche vero che Mariella il compito di essere sempre vicino al suo uomo lo svolge con una discrezione tale da renderla quasi invisibile.

Mentre tutti si agitano, saltano, ridono o imprecano a seconda dei momenti, Mariella rimane impassibile, appollaiata sul suo seggiolino da cronometrista, il volto impenetrabile. Non si capisce se nello sforzo di decifrare i numeri delle macchine che le sfrecciano davanti a trecento al-



italiani hanno affibbiato a Lauda. Per il resto posso dire che anche in casa Niki è un ragazzo preciso, regolare, abitudinario. Certo, la sua personalità è forte e decisa. Lui sa sempre quello che vuole. Però è anche uno che accetta la discussione, aperto ad ogni soluzione, sempre pronto a sorridere ad essere gentile. D'altronde con me si è abituato a parlare sempre di tutti i suoi problemi compresi quelli professionali, e credo lo faccia spontaneamente, forse perché sa anche che io sono sinceramente interessata alla sua vita, al suo lavoro. In Italia avete anche scritto che Niki vive solo in funzione delle corse. Non è vero ».

— Si potrebbe dedurre che la fantasia tutta latina degli italiani non le piaccia?

« Ma nemmeno per scherzo. Amo l'Italia e gli italiani, il loro temperamento, la loro allegria, fin da quando studiavo arte. Anzi dirò di più, il leggero rimpianto che provavo ad avere abbandonato i miei studi preferiti, che mi concedevano l'occasione di essere spesso nel vostro paese, si è attenuato il giorno stesso in cui Niki mi ha detto che sarebbe andato alla Ferrari. Per me dopo l'esperienza con gli inglesi venire a Modena è stato come rivivere e oggi credo che anche Niki sia d'accordo ».

— Avete mai pensato di avere figli?

« Certo. Ora non ne abbiamo, ma un giorno li avremo. Non so quando, perché né io né Niki abbiamo mai fatto il minimo cal-

Il bacio controllato

l'ora oppure teso a mascherare una tensione più forte di quella degli altri ma volutamente nascosta per non turbare la psiche e la concentrazione del suo uomo.

« Cerco volutamente di mimetizzarmi, di rendere la mia presenza il meno possibile ingombrante », prosegue Mariella, che nelle movenze e nel fisico appare più adatta alle foto per le riviste di moda piuttosto che per quelle dei giornali specializzati in automobilismo. « E' stato Niki a voler così fin dagli inizi e non posso dargli torto, perché ci vuole poco a capire come in un box meno spazio e meno tempo si ruba a chi sta lavorando, più ci si guadagna. Questo d'altronde non significa che io tenga il cronometro in mano solo per non annoiarmi e per amazzare il tempo. Al contrario Niki vuole sempre che io gli dia i tempi non solo suoi ma anche degli avversari. E posso assicurare che non è una cosa facile. Anche se adesso alla Ferrari, con tutti quelli che prendono i tempi, qualche distrazione me la posso concedere. Ma ai tempi della BRM! ».

— Non sarà che Niki l'ha spinta verso questa attività al pari di tanti altri piloti nei riguardi delle donne ai boxes, per non darle il tempo di pensare, di avere paura?

« Non credo, perché anche se come ho detto prima non pensavo certo che Niki potesse diventare un campione, si può dire che le corse sono sempre state fra noi, quindi non ho mai avuto la paura per quello che stava facendo. Certo, a volte ho provato dei momenti terribili di batticuore, ma ritengo siano sensazioni normali che ha qualunque donna anche se il suo uomo non fa il pilota di automobili da corsa ».

— Quindi lei approva l'attività di Niki?

« Non è questione di approvare o meno, io ho conosciuto un ragazzo che correva in automobile e l'ho accettato così senza remore o problemi. Con questo voglio dire che mai gli chiederei di smettere. Se dovesse farlo sarebbe per una sua scelta e non perché io gliel'ho chiesto ».

— Nemmeno se diventasse campione del mondo?

« Come se diventasse? Niki diventerà campione del mondo! anzi credo che lo sarà già quest'anno. Non per scaramanzia o per adulazione, ma perché sono fermamente convinta che Niki, per le sue qualità personali e per quelle della Ferrari che guida, possa senz'altro farcela ».

— Nel qual caso vi sposereste?

« No. Perché non pensiamo al matrimonio. Io e Niki viviamo già insieme come se fossimo sposati. Non crediamo che nella nostra casa di Salisburgo le cose andrebbero meglio se su un foglio di carta ci fosse scritto che per la legge, io potrei portare il cognome di Lauda. Noi stiamo bene così, abbiamo le stesse idee, lo stesso ritmo di vita, di abitudini e quindi ben difficilmente ci lasceremo ».

— Ma anche in casa Niki si comporta come un computer?

« Per voi italiani è un difetto apparire precisi, metodici, senza fantasia. Ma considerando il mestiere che fa Niki credo proprio che un difetto non lo sia. Puntualizzo solo per contestare quell'odioso 'computer' che i giornali

collo. Quando verranno, verranno, ammesso naturalmente che a questo punto Niki, preso com'è da tutti i suoi impegni, trovi anche il tempo per pensare a queste cose ».

— Niki è ora molto popolare in Austria e in Italia, questo per lei è un problema? è gelosa? e quali consigli darebbe lei alla donna di un pilota?

« Non sono assolutamente gelosa, ma a volte mi dispiace che Niki sia così famoso, perché non abbiamo più in pubblico un momento tutto per noi, per la nostra intimità. Se io volessi dargli un bacio, non potrei, perché dobbiamo essere sempre controllati, presenti a noi stessi. Quanto ai consigli non posso darne, perché un pilota prima che pilota è un uomo, e quindi ognuno è diverso. L'unica cosa che potrei dire è che mentre loro stanno lavorando bisogna fare in modo di essere sempre il più dolci, gentili e rilassanti possibile, proprio per creare un'atmosfera diversa da quel nervosismo latente e apparente che c'è sempre attorno alle corse in auto ».

Tito Zogli



STRASS/ATTERGAU
grüßt NIKI LAUDA



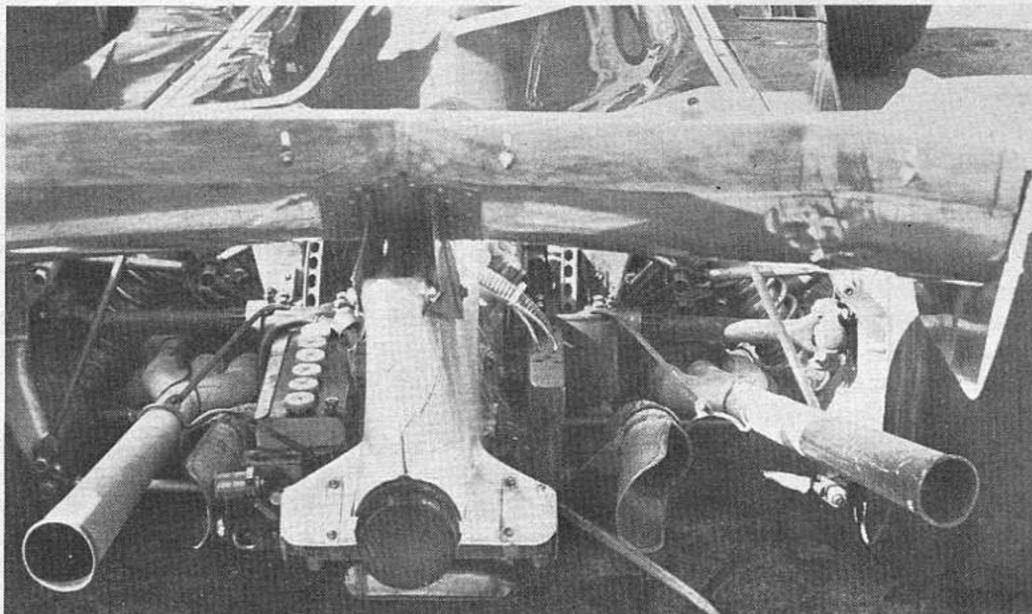
Eravamo fuori da quel «forno» che era la sala stampa di Zeltweg, quando un gruppo di italiani, di Biella esattamente, con una bandiera rossa con sopra il cavallino di Maranello, facevano «cagnara» pro-Regazzoni, divertendosi a sfottare quei tifosi austriaci che, con la maglietta con su scritto «fans di Niki Lauda», passavano nei paraggi.

La gara era appena finita e il sole ancora cuoceva chi si esponeva ai suoi raggi, ma avevano ancora fiato da vendere: «Regazzoni ha dimostrato di essere un campione — ha detto uno con bandierone —. Dopo aver passato Lauda di prepotenza è stato saggiamente al secondo posto, gli bastava per portare a casa i sei punti e diventare campione del mondo se non matematicamente almeno al 95%, poi si è dovuto fermare per cambiare una gomma ma è riuscito a racimolare due punti lo stesso. E' l'uomo più in forma in questo momento. Ora alla Ferrari devono badare solo a lui se vogliono vincere il campionato del mondo. Lauda è da tre GP che non fa un punto. Sfortunato anche lui, ma l'unico che può tenere a bada Scheckter e il sempre temibile Fittipaldi è "Rega", speriamo che alla Ferrari se ne convincano!».

Questo, a grandi linee, è il pensiero dei «regazzoniani». I fans di Lauda invece avevano la coda fra le gambe, anche se sperano molto nelle rimanenti tre gare dove in teoria l'austriaco potrebbe ancora diventare

«World Champion».

Un gruppo di giovanotti austriaci innalza al cielo quella bandiera che, prima della gara, era stata sparata alta in cielo da un razzo dentro una palla e che si era aperta con un gran botto scendendo lentamente a terra appesa ad un paracadute: sopra vi era effigiato Lauda. Erano i



A sinistra, la parte posteriore della 312 B3 di Regazzoni, dopo il suo testa-coda in prova a Zeltweg. Si nota il braccetto della sospensione posteriore destra rotto. A destra, il padre di Regazzoni era con lui in Austria

più accaniti tifosi di Niki in contrapposizione ai «regazzoniani» citati prima.

Anche a loro abbiamo chiesto un parere: «Oggi Lauda è stato sfortunato, come gli sta capitando da dopo il furto di B. Hatch: da tre GP non prende punti, ma è pur sempre lì che minaccia da vicino il capolista e può ancora diventare campione del mon-

Nel «due-pezzi» (non solo) de STI» e «RAGAZZONIANI» il d

ZELTWEG - Hanno incendiato una collina, e sono dovuti intervenire i pompieri con le pompe lavorando per parecchie ore, i tifosi della Ferrari alla sera del G.P. d'Austria, tanta era la delusione patita nel pomeriggio durante la breve ma palpitante corsa sul filo dei 220 all'ora.

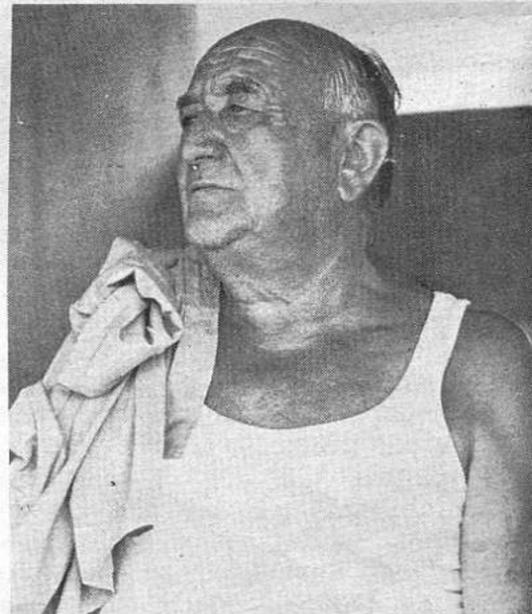
Subito KO l'eroe di casa Lauda, per una molla valvola del motore fuori uso, la gomma di Regazzoni (che aveva al seguito una larga fetta di tifosi venuti da tutta la Svizzera) ha fatto esplodere la Grande Rabbia, culminata appunto nell'incendio della collina piena di sterpaglie e di avanzi di due giornate di bivacco.

Centocinquantamila persone erano appollaiate sui saliscendi di Zeltweg per vedere il trionfo della Ferrari. Gli austriaci e molti italiani erano per Lauda, lo testimoniavano gli innumerevoli cartelli di Ferrari-Club arrivati da tutta Italia. Gli svizzeri, giunti fin dal venerdì a bordo di potenti maximoto e l'altra parte degli oltre quarantamila italiani presenti, erano per Regazzoni. Così per tutti alla fine c'è stata delusione.

FERRARI ultimo

do. Poi sarà quel che sarà, potrà non vincere il titolo, ma crediamo abbia dimostrato ampiamente di meritarselo. Basta andare a guardare indietro nella stagione che sta per concludersi, sempre tra i protagonisti, «pole position» sempre o quasi al via; è un curriculum che se non diventa lui

macchine di tifosi italiani, esattamente di Prato, una 500 piena di decals riproducenti Regazzoni, e una 124 familiare con cui con la vernice rossa era stato scritto a caratteri cubitali «Niki Lauda campione del mondo». Ma erano un po' abbacchiati quest'ultimi dopo le deludenti prove degli ultimi tre Gran Pre-



campione, chi lo sarà non lo ha».

Finito il lavoro, nella stessa notte di domenica siamo rientrati in Italia. La mancata vittoria della Ferrari, di Lauda in particolare aveva fatto sì che i tifosi rientrassero presto alle loro residenze. La strada era semivuota. Solo ad un distributore di carburante dalle parti di Ferrara, abbiamo incontrato due

mi dell'austriaco. La ragione ce l'hanno spiegata gli occupanti della 500 'Regazzoni' «erano convinti che Lauda vicesse in Austria, avevamo scommesso una cena, l'hanno persa e siamo così in ritardo per la gran mangiata fatta a spese di Lauda... tanto campione del mondo diventa Clay...».

tifoseria spaccata tra «LAUDI- io più serio del G.P. ITALIA

L'impegno con cui Tyrrell e Scheckter si preparano per il prossimo GP d'Italia in programma l'8 Settembre lo si può desumere dal fatto che appena finito il GP d'Austria la squadra era già a Monza per prepararsi in vista dell'impegno di 20 giorni dopo. La lotta ormai sembra essere riservata a Regazzoni e Scheckter, con terzo incomodo Fittipaldi, mentre anche Lauda potrebbe avere ancora delle chance. Ma è staccato da Regazzoni di ben 10 punti.

Proprio questi dieci punti fanno pensare che ora alla Ferrari si cercherà di favorire Regazzoni, passandolo automaticamente «prima guida», curando principalmente lui e la sua macchina, per metterlo in grado di riportare a Maranello quel titolo prestigioso che manca da dieci anni, dal titolo di Surtees.

Questo è anche il pensiero dei tifosi che, finito il G.P., abbiamo interpellato per sentire il loro parere sulla gara appena conclusa.

«tanga» a MONZA



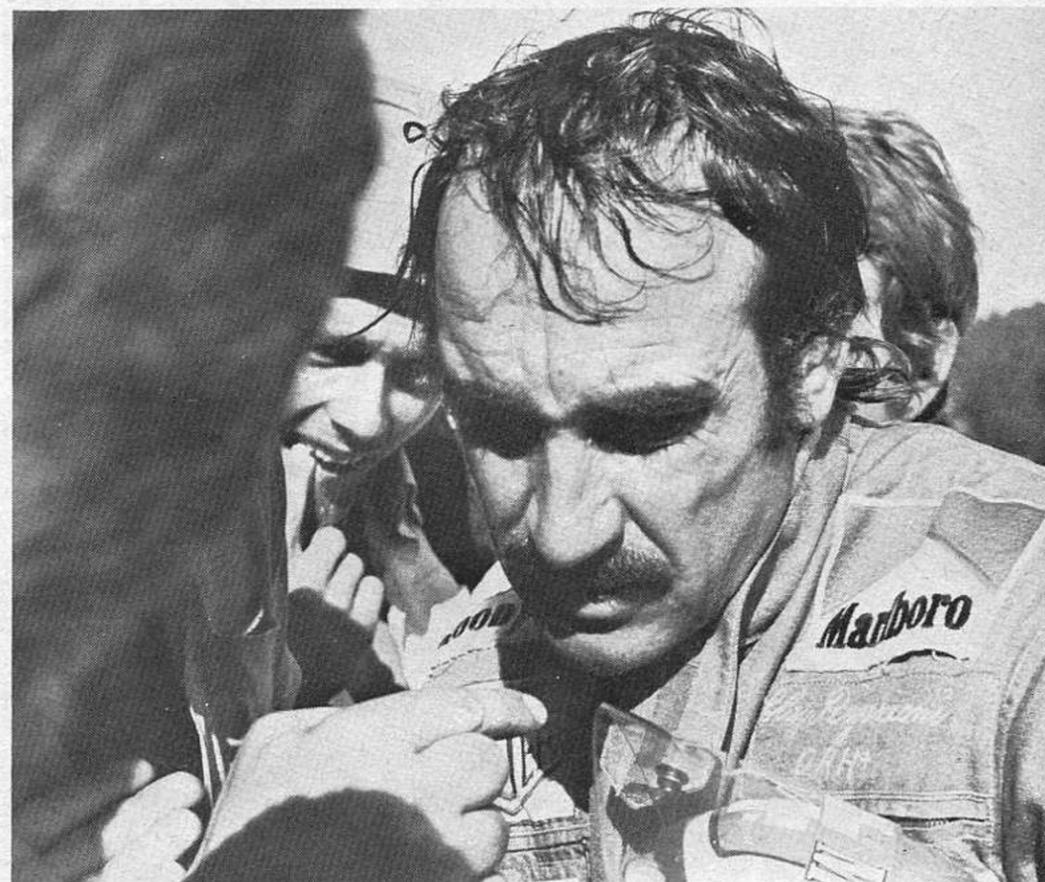
Convincere NIKI a «spalla» di CLAY

L'ing. Enzo Ferrari ha sempre dichiarato che la fortuna nel mondo delle corse non esiste, si tratta di saper prevedere in tempo gli avvenimenti. Ora la squadra Ferrari si trova davanti a degli avvenimenti nel Mondiale Piloti che devono essere previsti per forza e se non sceglierà le strade più opportune, in questo caso specifico la sorte non centerà per niente. La Ferrari ha dimostrato quest'anno di essere la squadra più forte, non tanto per l'aspetto Regazzoni in testa alla classifica quanto per aver ambedue i suoi piloti in zona-scudetto a differenza delle altre squadre inglesi che hanno dovuto concentrare le loro possibilità su uno dei due, sacrificando in un certo senso le già minori possibilità dell'altro.

Siamo a tre gare dalla fine, ed abbiamo visto che anche in Austria le due Ferrari andavano come «bombe» e non vi erano praticamente differenze nelle prestazioni dei due piloti. Già per l'Austria io vedevo l'inizio di «previsioni degli avvenimenti» per la Ferrari, ma la Brabham e le sue prestazioni eccezionali avevano fatto cadere ogni possibilità di programmazione; anche gli altri poi, Scheckter e Fittipaldi, andavano anche troppo forte; la Ferrari insomma non poteva star troppo a giocare, data la non eccessiva superiorità dimostrata.

Ma ora stiamo aspettando Monza e da quel che ho visto in Austria per la Ferrari non si è trattato tanto di problemi di prestazione motori, quanto di problemi di tenuta di strada. Forse il motore a Zeltweg non ha permesso di recuperare in accelerazione e rettilineo quello che la vettura perdeva in curva (probabilmente è vero che il caldo ha danneggiato più le prestazioni del 12 cilindri italiano di quanto abbia fatto con l'8 cilindri inglese), ma alla televisione era ben chiaro come le Ferrari siano state sempre inflatate all'interno dell'entrata in curva vuoi in frenata, vuoi per minor velocità di entrata nella curva stessa.

Era poi abbastanza visibile, soprattutto rispetto a Reutemann, che Regazzoni e Lauda cominciavano ad usare la potenza dopo la Brabham di Carlos e questo aumentava lo scarto in rettilineo, rendendo incalcolabile la differenza. Alla televisione poi si è visto molto spesso l'inquadratura da dietro del rettilineo alto più veloce della pista, con tutti i posteriori delle varie Brabham, Lotus, Tyrrell e Ferrari; quante volte le vetture inglesi saltavano fuori di scia della Ferrari, l'inquadratura della telecamera passava allora all'anteriore e si vedeva che il tentativo di sorpasso non riusciva ed il pilota doveva rientrare dietro la coda della Ferrari. I curvoni lunghi e velocissimi di Zeltweg permettono ad una vettura ben centrata di supplire ad inferiorità di potenza, anche perché la media sul giro è molto elevata ma la velocità massima non è eccezionale; si è sempre in curva anche se sui 180-200 kmh.



Monza invece penso ridarà alla Ferrari il vantaggio così spesso evidente quest'anno. Per quanto faccia caldo e ci siano due varianti, Monza resta sempre una gara-tipo per le vetture di Maranello e la differenza di tempi fra la Tyrrell e quelli di Lauda lo dimostra. Quindi per Monza l'ing. Ferrari si troverà di sicuro davanti a due aspetti ben precisi dell'automobilismo: da un lato l'azienda, i tecnici ed i meccanici che necessitano del coronamento per i loro sforzi economico-tecnici 1974; coronamento che può essere conseguito solo col titolo di campione del mondo piloti. Dall'altro lato, l'aspetto umano dei suoi due piloti, soprattutto l'aspetto Lau-

Ferrari è stato pilota e quindi più degli altri suoi collaboratori può avvertire internamente questi problemi; egli sa anche probabilmente che in uno sport come il nostro quello che è a portata di mano di un pilota oggi, magari non lo sarà più per tutto il resto della carriera. Il discorso «Sei giovane, hai tempo per rifarti», nell'automobilismo non regge, in quanto sono troppe le componenti che intervengono a modificare le prestazioni e la competitività del binomio macchina-uomo. Dire quindi a Lauda: «adesso tu ti metti tranquillo perché deve vincere Clay», non deve essere un discorso semplice.

Eppoi, potremmo trovarci di fronte a dover rinunciare ad una vittoria per passare a conseguire il titolo mondiale. Se questo dovesse avvenire a quale dei due aspetti darebbe più valore Ferrari? Sono decisioni del momento: si possono preparare a casa, pensando anche alle varianti possibili; ma ogni gara è diversa (pensate all'Austria domenica scorsa) e si tratterà di valutare al momento di prendere decisioni con la stessa velocità con cui guida il pilota lungo la pista. Chi prenderà queste decisioni, magari drastiche, che potrebbero poi anche risultare sbagliate sia agli effetti del mondiale, sia agli effetti del risultato Gran Premio?

Mi piacerebbe certo poter assistere alle riunioni interne a Maranello sull'argomento, e penso piacerebbe anche a voi. Lo vedremo già a Monza a seconda dell'andamento della gara. Di certo il pi-

lota da riproteggere di più al momento è Regazzoni, e Lauda dovrebbe essere la sua «spalla». Comincia ad essere un po' tardi ormai per continuare a lasciar via libera ai piloti con solo tre gare alla fine. Certo Regazzoni è un nome prestigioso ormai e la sua vittoria suonerebbe molto a suo merito, con meno «percentuale» di vettura. Clay rientrato dalla BRM, con la sua grossa esperienza ha saputo dosare le forze sue e della macchina; al momento giusto ha lasciato perdere la sua ex-guida un po' irruenta ed ora ecco i frutti.

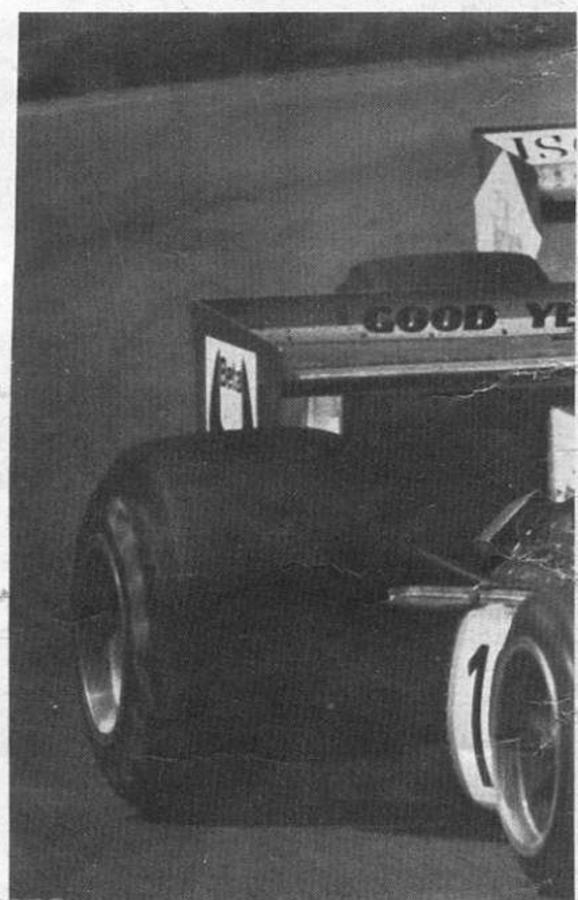
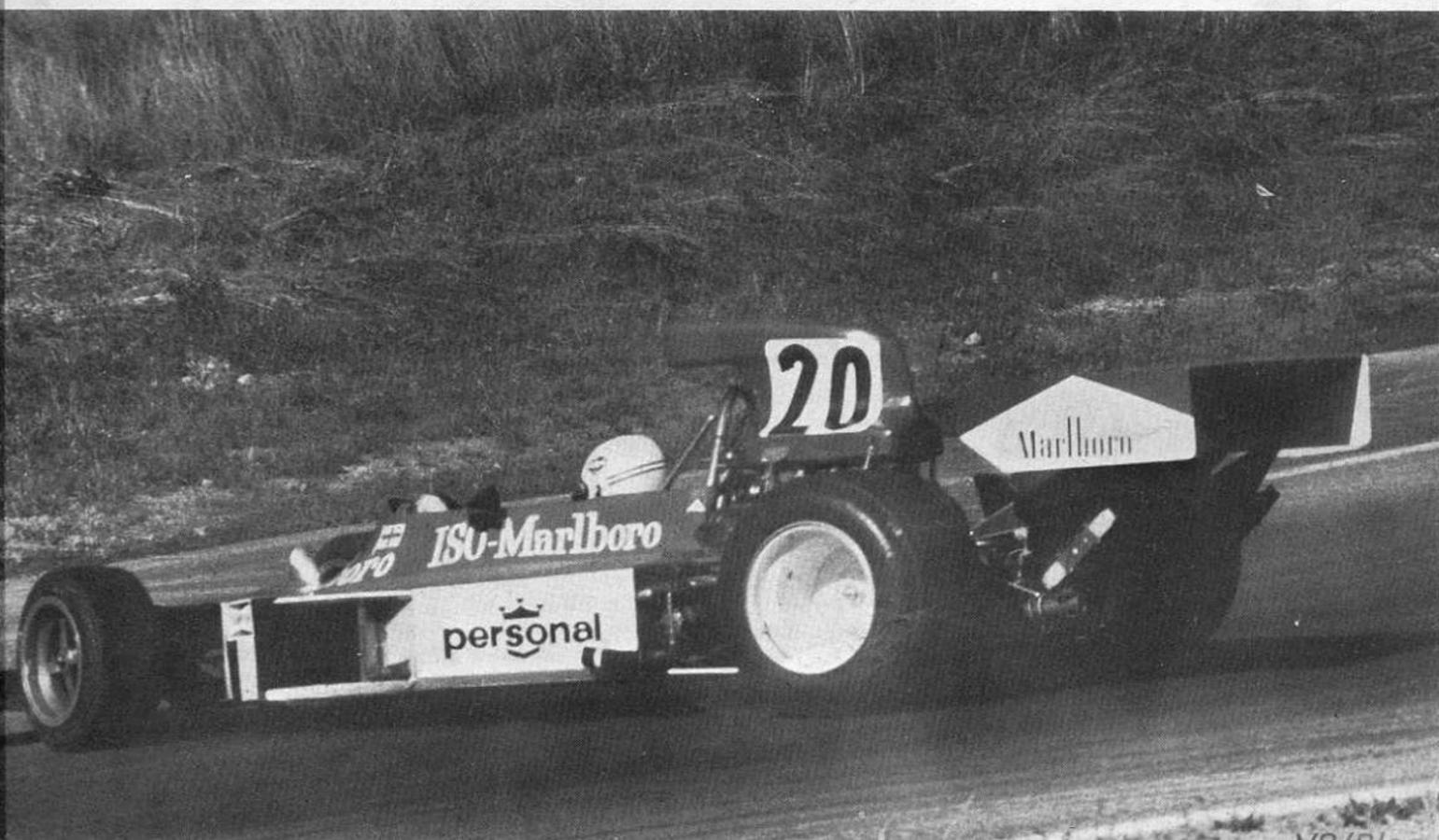
Lauda invece è stato una rivelazione, ma una rivelazione che solo Ferrari ha saputo evidenziare. Il pilota sì c'era, ma la macchina è stato l'unico modo per riuscire a realizzare il «pilota». E Lauda poi è arrivato sull'onda della polemica per l'esclusione dalla squadra di Merzario. Quale miglior risposta se non questa stagione? Chissà se sotto sotto non ci sarà qualcuno a Maranello che spera che tutti questi problemi «logistici» nella classifica mondiale vengano risolti da noi alla vettura di Regazzoni durante il Gran Premio d'Italia, per cui via libera a Lauda che, vincendo la gara, riaprirebbe tutto il discorso, fino a poter condizionare Regazzoni in favore di se stesso per le due ultime gare americane.

Ho l'impressione personale che fra i due quelli di Maranello si sentano più a loro agio a dover discutere con Clay più che con Lauda, e quindi trovino più facile dover risolvere i loro problemi di squadra interna in lingua italiana. Sapere a priori i risultati delle gare darebbe a tutti una buona tranquillità, ma pensare che gli ultimi tre Gran Premi potrebbero avere una fisionomia simile a quello austriaco, mette tutti nel panico, anche chi, sono sicuro, è convinto di essere calmo e preparato ad ogni evenienza. Quella di MONZA è comunque inappellabile. E' un'occasione che non può essere gettata via per qualsivoglia frattura, fosse pura fantasiosa e conturbante come i «tanga» della femminilissima moda (brasiliiana) di questa caldissima estate non solo della F. 1.

Andrea de Adamich

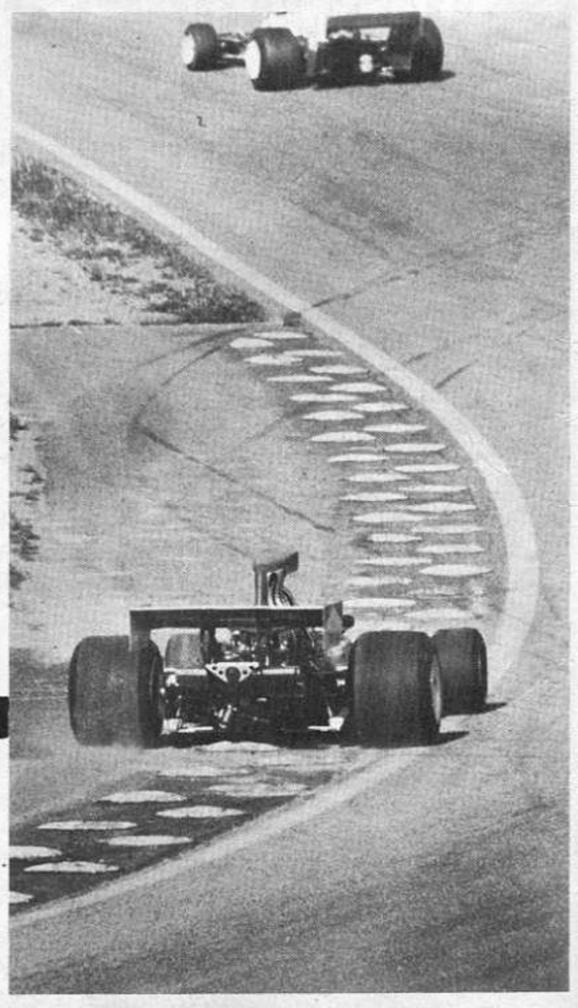
ITALIANI brava gente, ma...

La rinascita Ferrari non fa dimenticare ai tifosi nazionali i piloti nazionali. Anche per Merzario e Brambilla c'era un bel (significativo) cartello come questo, di incitamento a Zeltweg. Purtroppo per i due le vicende non sono sempre favorevoli. Le avarie li tradiscono sul più bello delle loro prestazioni. Come è capitato a Brambilla nel finale di una corsa nella quale avrebbe potuto addirittura aggiudicarsi un terzo posto. L'handicap dei nostri, nel militare in team stranieri è anche nella lingua. Anche se ormai Vittorio in un curioso miscuglio di inglese-italiano e brianzolo, riesce ad intendersi bene con Mosley (a destra). In Austria invece Arturo è stato tagliato fuori molto prima per la discontinua pompa benzina. Tra l'altro, poi, in buona posizione sulla schieramento di partenza, e passato ottavo alla fine del primo giro, Merzario è apparso subito attardato. Non se ne erano sapute le ragioni, che sono poi state svelate da queste foto di Giorgio Piola. Una sbandata che gli ha fatto perdere subito parecchi secondi. I tifosi italiani però sono apparsi un po' prevenuti sul ring per scene come questa (sotto a destra) durante le prove. Il chiedere strada col pugno è ormai diventata una moda. Ne usano (e abusano) da Fittipaldi a Scheckter ed altri, ma fatto da Merzario a Brambilla, ha infastidito.

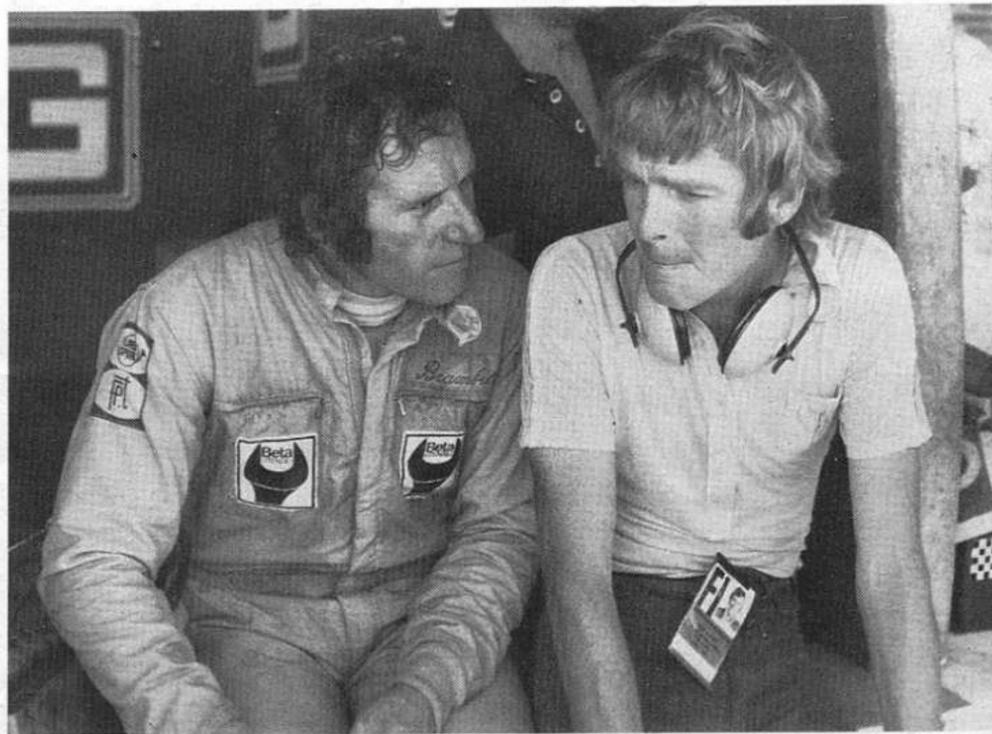


FACETTI avrà la Brabbam BT 42

● Carlo Facetti sarà, l'8 settembre a Monza, il terzo pilota italiano in gara nel GP d'Italia. Sono andate in porto le trattative per fornire al milanese la Brabham BT 42 della scuderia Finotto, quella stessa che



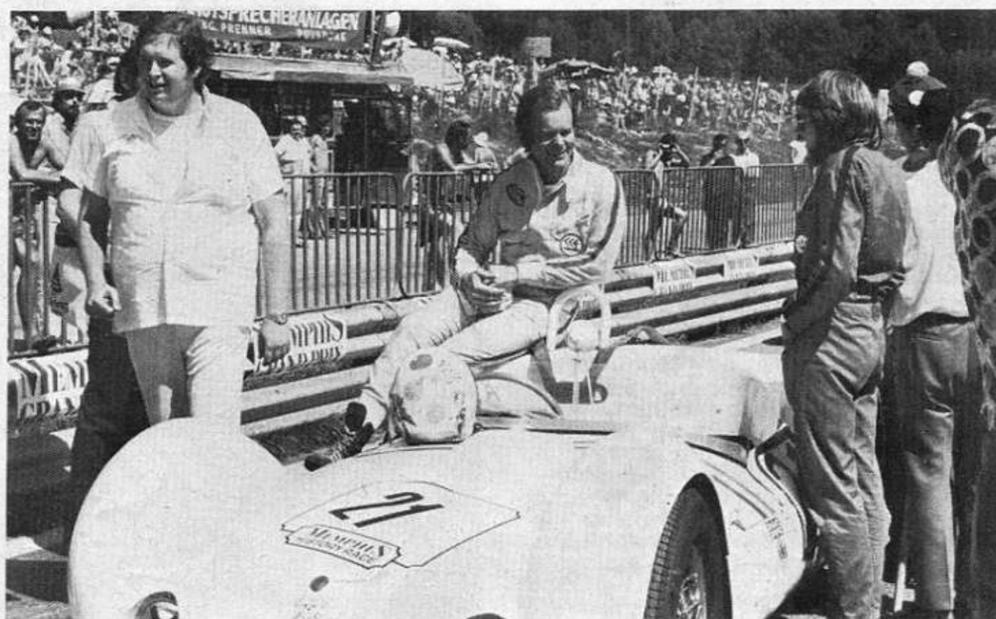
in Austria ha avuto Koinigg (nella foto), senza riuscire a qualificarsi. Per Facetti erano state fatte trattative con Surtees per una TS16, ma l'inglese chiedeva un prezzo molto alto. Sarà comunque Laffite a pilotare una Surtees, quella stessa che è stata lasciata libera da Mass che ora pare sicuro alla Penske F. 1



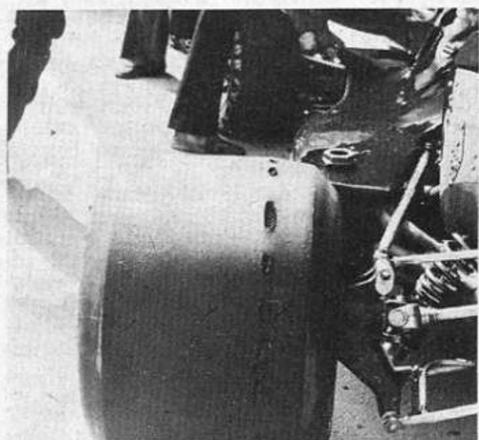
Un milione e mezzo per Hesketh con una MASERATI «storica»

ZELTWEG - Era particolarmente contento lord Hesketh dopo il GP d'Austria. Oltre alla bella prova di Hunt il suo pupillo che era arrivato terzo conquistando altri quattro punti per la classifica mondiale dopo quelli presi in Svezia, una sua macchina, una Maserati «birdcage», aveva vinto con l'ex pilota Charles Lucas (foto sotto) la «Memphis historic race» dotata di 25.000 dollari di premi. La gara disputata prima del GP ha fatto subito tornare alla mente il proverbio «il buon giorno si vede dal mattino...», infatti la Maserati di Hesketh guidata da Lucas, è partita subito in testa non avendo avversari in grado di impensierirla. La corsa era imperniata su cinque giri del circuito austriaco, e per dare un po' di suspense alla manifestazione dove erano impegnate vecchie vetture, Hesketh si era messo d'accordo che alla fine del primo giro la sua macchina dovesse simulare un guasto e fermarsi brevemente ai box. Così infatti è stato, Lucas è rientrato ai box, il lord gli faceva delle corsette attorno poi, appena all'orizzonte si è profilata la sagoma della Jaguar di Paul Kelly, Hesketh ha subito fatto ripartire la sua macchina che in breve tempo ha ripreso la Jaguar tanto da passare in testa al giro successivo e vincere, portandosi a casa un milione e mezzo di lire. Merzario presente, ha commentato: «Si vince di più qui, che a essere primi nel GP...».

Questa è la classifica: 1. Lucas (Maserati) in 11'06"43; 2. Kelly (Jaguar) 12'17"54; 3. Gosset (Jaguar) 13'31"24; 4. Kloo (Mercedes) 13'34"81; 5. Renault (Jaguar) 13'45"76; 6. Pigelet (MGA) 14'05"07.



Secondo la moda JPS, anche la Shadow mette le decals sull'alettone della sua F. 1. Solo che sono le vittorie nel Can-Am. A destra, Jurg Dubler (ex-pilota F. 3, ora D.S. delle Brabham-Finotto), ha messo la foto del figlio nel «pass» del GP Austria



A sinistra, guai alle gomme anche per le Shadow: sono le Goodyear tenere «da tempo». A destra, l'Ensign di Wilds. Un premio a chi indovina cosa c'è scritto sull'ala

HULME volante d'argento

BRA - Gli «Amici del Volante» di Bra anche quest'anno premiano un pilota e una equipe di F. 1. L'onore per il 1974 è toccato a DENIS HULME che vince il «Volante d'Argento» per la sua lunga carriera costellata di successi su vetture F. 1 e Can-Am.

La «Biella d'Argento» è stata assegnata a GORDON COPPUCK, il progettista della McLaren-Marlboro, la «chiave d'Argento» a DAVID LUFF capo meccanico della McLaren quale miglior tecnico montatore, mentre il «microfono d'Argento» va a SERGIO NOSEDA, speaker di Radio Monte Ceneri, per i suoi sportivi ed appassionati interventi a commento delle gare automobilistiche.

La manifestazione avrà luogo giovedì 5 settembre all'Hotel Cavalieri di Bra alle ore 19.

ZELTWEG - Altre gare di contorno hanno fatto corona al GP d'Austria. Una gara di Ford-Escort-Mexico (nella foto) è stata vinta da Mueller Alois che ha impiegato a percorrere i 16 giri previsti 41'39"19 alla media di 136,24 kmh, davanti a Dieter Glemser distaccato di 20 centesimi di secondo.

Una gara di formula VW con la partecipazione di venti macchine al via dopo una dura selezione perché gli iscritti erano oltre 35. La corsa è stata vinta da Steersengen con una Kaimann che, dopo una bella lotta con Zoellner anche lui su Kaimann, l'ha spuntata per un testa-coda del suo avversario all'ultimo giro quando ha tentato di passare alla curva Rindt.

Ecco la classifica: 1. Steersengen (Kaimann) 16 giri in 33.23.00 media 169,99 kmh; 2. Zoellner (Kaimann) a 25"; 3. Gazon (Karringer) a 21" 19; 4. Saier (Karringer) a 33"78; 5. Eichner (RSM HT 138) a 50"88; 6. Pfister (Zoellner) a 55"15.

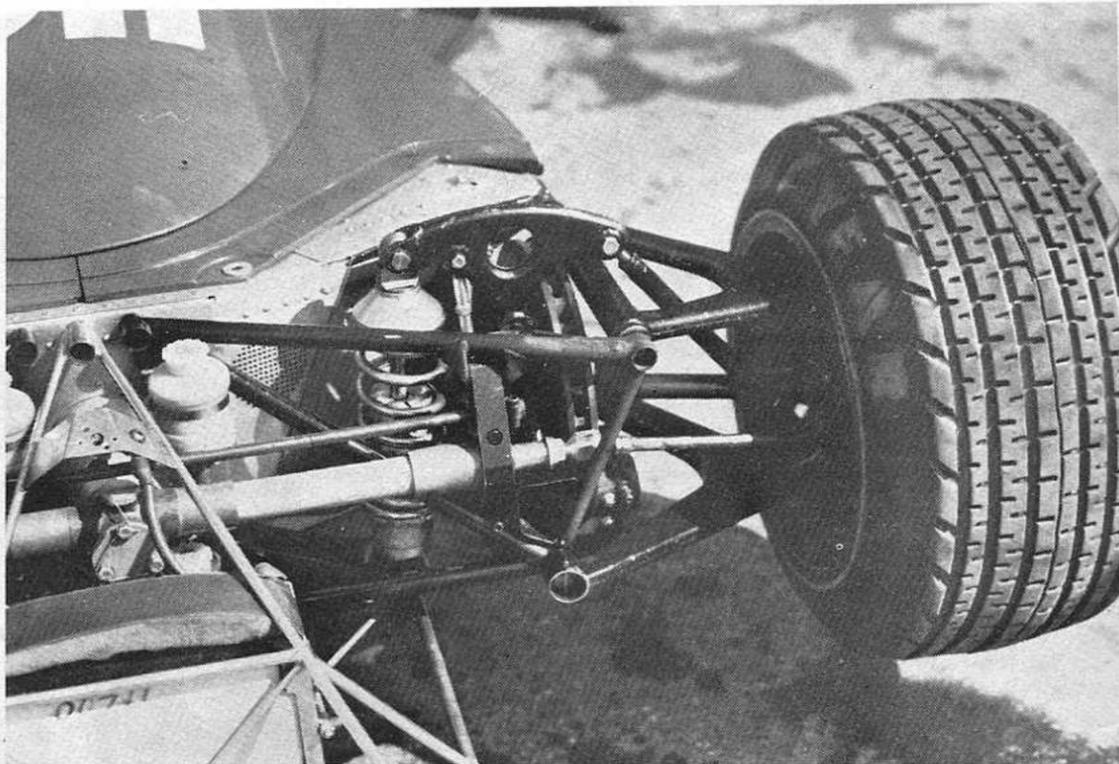
● La SHADOW è stata interpellata dagli organizzatori della interserie per far venire in Europa almeno una delle sue macchine per correre nelle restanti gare. Non se ne farà nulla perché è stato offerto troppo poco alla squadra americana.

TYRRELL e SCHECKTER

contestatori a MONZA

Indigesta per i freni la chicane

SPECIALE PER AUTOSPRINT



Dopo le prove a Zeltweg, ci si è accorti che il tubo superiore del telaio che tiene la sospensione anteriore, sulla Tyrrell di Scheckter, era crepato. E' stato saldato (foto ORZALI)

MONZA - «Sbagliando s'impura» potrebbe essere il commento a questa sessione di prove monzesi decisa da Ken Tyrrell in previsione del Gran Premio d'Italia da cui ci separano ormai poco più di due settimane. Non che lo sbaglio abbia impedito di ricavare esperienza, tutt'altro, ma siamo convinti che padron «Chopper» avrebbe preferito un collaudo meno radicale (o «sradicale») della prova ad urto cui Jody Scheckter ha sottoposto la sua 007 dopo tre giri iniziali, rimettendoci una sospensione e una ruota (volante). Il fatto è successo alla chicane — o prima variante, se preferite — e non ha mancato di provocare coloriti commenti nel gergo dei boschi britannici da arte di tutti gli adetti ai lavori.

A quanto pare la tesi difensiva di Scheckter, che denuncia l'eccessiva aggressività di elementi fissi in opera, veniva impalmata anche dal suo principale. I dirigenti dell'autodromo si ritrovavano pertanto riuniti in un non programmato consiglio, nel corso del quale — per ammissione degli stessi — Tyrrell aveva modo di dire «cose molto giuste». Parimenti giuste, comunque, le obiezioni dei rappresentanti monzesi i quali, a Tyrrell che lamentava l'eccessiva altezza dei cordoli che delimitano la chicane, dimostravano — collezione di recenti AUTOSPRINT alla mano — come in altri circuiti i piloti abbiano l'abitudine di infischiarne bellamente dei cordoli troppo bassi, scambiandoli per un tratto di pista.

A qualche domanda da noi rivoltagli dopo il colloquio, Tyrrell di Ockham esprimeva il parere che la chicane posta a strozzare il rettilineo tribune presenti alcune pecche di realizzazione, tali che un qualsiasi lieve errore da parte di chi la attraversa debba necessariamente condurre a lasciare una ruota attaccata alle opere murarie.

Teoria indubbiamente confermata poco prima da Jody con la frattura comminuta del montante posteriore destro nonché del relativo semiasse.

L'argomento è quanto meno suggestivo, ma dalle conseguenze potremo dedurre quali sono le probabilità di salvezza di un principio. Non è bello, infatti, ciò che è bello ma, notoriamente, ciò che piace.



L'alettoncino sperimentale provato sulla Ferrari, con i due piccoli «fusi» ai lati, destinati a migliorare la penetrazione. La Ferrari proverà a Monza il 28 e 29 agosto. Sotto, tutto il bordo inferiore della Texaco-Marlboro era stato allungato verso il basso con un profilo di materiale plastico



Prima dell'urto Scheckter aveva girato un poco con la vettura da turismo, per prendere confidenza con il tracciato. Pare che il guaio più grosso per le Tyrrell sia stata una certa deficienza nei freni. Girando a pieno carico (tempo migliore 1'37"8), si è evidenziato un preoccupante allungamento nei tempi di frenata. Immediata sostituzione, prima anteriore poi posteriore, di dischi a pastiglia, ma senza gran risultati.

Dopo la momentanea indisponibilità della propria vettura, Scheckter ha girato con quella di Depailler, rimessa a posto dal piccolo guaio di Zeltweg, e con circa 30 litri di benzina Jody si è spinto verso un 1'35"9 che — pur non essendo ancora un tempo competitivo — è pur sempre incoraggiante. Nel pomeriggio ci troviamo all'inizio del curvone per constatare de visu certi dettagli. Auscultando Jody all'opera avevamo infatti ricavato l'impressione che egli «volesse» fare la Curva Grande in quinta, pur dopo aver scaricato una patinata seconda in uscita di chicane. Logicamente, non gli rimaneva molto spazio per passare attraverso terza e quarta, che venivano quindi inserite per circa un secondo ciascuna sia pure con la consueta e nota perizia.

Chiaro che il contagiri sott'occhio lo aveva lui: tuttavia se, come è nostra impressione, egli «strozzava» terza e quarta per essere in quinta prima che finisse il dritto, ciò potrebbe essere la causa dei tempi non eccezionali.

Si potrebbe anche ipotizzare che i rapporti non fossero quelli giusti (magari ancora quelli di Zeltweg, dove non si scende al disotto della terza) e che, in previsione di quanto dovrà fare in gara, Scheckter preferisse per quella sezione il massimo rapporto onde avere una certa idea dell'effetto che fa. In tal caso, entrare con meno giri rappresenta un vantaggio.

Deve aver pensato qualcosa del genere, il giovane sudafricano, quando proprio in quel punto ha «sgranato» una boccia di supporto della barra di torsione posteriore sinistra, ritrovandosi con la macchina ventre a terra e in situazione di modico sollazzo.

La conseguente imbardata veniva comunque ripresa e corretta prima del guard-rail; non è escluso che a provocare la virgola possa essere stato lo zompo di ingresso su un immane rattoppo che allietta in quel punto il manto stradale.

Era presente anche Patrick Depailler, ma solo in veste di spettatore. Al francese è stato prescritto da Padron Tyrrell qualche giorno di riposo per rifarsi di un surmenage degli ultimi tempi che lo aveva notevolmente affaticato con conseguenze anche tangibili (Zeltweg).

Tuttavia non è che Patrizio sia atteso dagli ozi di Capua, visto che era in partenza per Enna dove se la vedrà con la solita ELF di F. 2.

Vettura e muletto Tyrrell erano calzate con coperture Goodyear da 16,226-13" su cerchi da 18" di canale. Detti barili hanno una larghezza ai fianchi di mezzo metro giusto e un diametro di rotolamento di 663 mm. (Sviluppo, m. 2,08 ca.). A un certo punto, fra i presenti che assistevano alle prove, qualcuno osservava: «Beh, sono avarie che è meglio succedano così, in prova, piuttosto che in gara». E un altro, di rimando: «Dipende dai punti di vista...!».

g. o.



giannini

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A. ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA

126/800

cmc

LUBRIFICANTI

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.200.000 IVA COMPRESA

Pertanto se generalizziamo il ragionamento e lo applichiamo putacaso allo scoppio scientifico, uno potrebbe sempre dire che il sette di quadri a lui non piace ergo non è «bello» e quindi non riconoscere un punto dichiarato dall'avversario. Oltretutto quella chicane, per la quale chi ci legge sa che non moriamo d'amore, ha avuto a suo tempo il nulla osta da parte degli incaricati della GPDA e, sia pure fra un mugugno e l'altro, vi sono passate attraverso ormai un bel po' di gare mondiali.

Preferiremmo quindi che le eventuali correzioni derivanti dalla chiacchierata con Mr. Tyrrell assumessero l'aspetto di una cordiale collaborazione dovuta a fortunate circostanze se non, ancor meglio, quello della prestazione di un consulente; regolarizzata magari dal riconoscimento di un onorario.

Sarebbe altrimenti troppo facile essere indotti a pensare che anche nel campo delle corse esistono i mammasantissima cui l'eccezione e, vedi caso, la modifica sono dovute.

È la GPDA, che deve battersi per stroncare il progetto del « CARTELLINO »; il costruttore da corsa non « alleva » i suoi campioni, ma si attacca ad elementi già emersi a loro spese

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta

IER

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

La libertà del pilota

Il governo dello sport automobilistico è stato per lungo tempo una specie di monarchia assoluta, ma oggi il potere sportivo non è altro che un arbitro fra le diverse forze presenti: le associazioni dei costruttori, dei piloti e dei proprietari dei circuiti. Questo arbitrato non è tanto indispensabile per la preservazione dell'ideale sportivo, quanto per il significato profondo dell'essenza sportiva che ne assicura la continuità.

Ad esempio, se il controllo dei Grandi Premi sfuggisse al potere sportivo (così sminuito e insufficiente che esso sia) la Formula 1 si ridurrebbe immanabilmente all'altezza del «circo mondiale dei professionisti del tennis» che è sicuramente di alta qualità sul piano delle prestazioni, ma nel quale la concezione fondamentale dello sport è assente, il che significa limitarne la sua continuità.

L'arbitrato del potere sportivo garantisce inoltre l'equilibrio fra costruttori, piloti e organizzatori e questo equilibrio è, a sua volta, la condizione assoluta per il proseguimento della Formula 1.

Se, fino a questo momento, non ho ancora citato gli sponsor fra gli elementi basilari del sistema sportivo, ciò deriva dal fatto che essi non entrano direttamente nella sua gestione. Ma se non vi appaiono è semplicemente perché non ne hanno bisogno per essere capiti. Non si potrebbe, in effetti, fare a meno degli sponsor, visto che assicurano il finanziamento delle competizioni.

E ricordiamo, così di passaggio, che da parte sua il potere sportivo non ha alcun interesse a riconoscere ufficialmente gli sponsor perché ciò significherebbe accordare agli stessi una potenza pressoché illimitata. Purtroppo, anche se non riconosciuti, gli sponsor intervengono in maniera determinante nell'equilibrio generale per l'effetto dinamico del loro apporto, ripartito fra costruttori, piloti e organizzatori secondo le loro possibilità e bisogni.

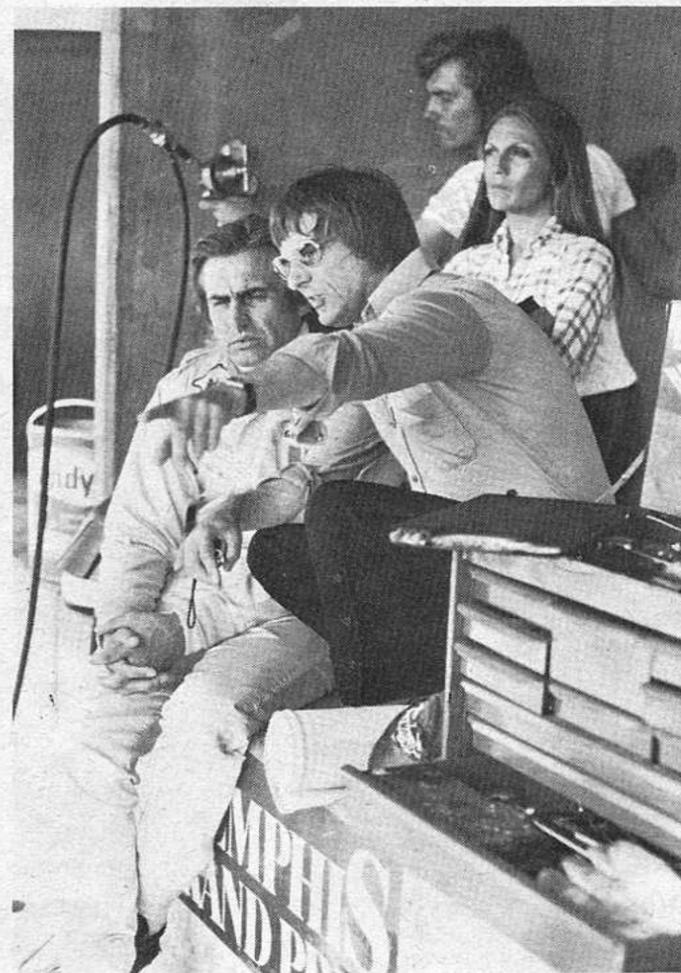
Sull'esempio del foot-ball

Ma ecco che l'Associazione dei Costruttori vorrebbe, oggi, rompere l'equilibrio naturale e tradizionale, nell'ammettere che il classico trasferimento di un pilota da un team all'altro possa essere paragonato a quello di un giocatore di foot-ball, come a dire moneta di scambio fra la squadra venditrice e quella compratrice. E' forse necessario dire che strumentalizzando in tal modo i piloti, i costruttori farebbero mano bassa sulla potenza che essi rappresentano? Divenuti una semplice derrata, i piloti perderebbero tutto il potere di farsi sentire, nello stesso tempo che un nuovo equilibrio di forze darebbe ai costruttori un potere molto più esteso a causa dell'eliminazione di un gruppo che possa fare da contrappeso.

Pertanto, ciò che conviene stabilire è che il proposito dell'Associazione Costruttori di F. 1 si fonda soltanto sul vento, visto che il caso dei giocatori di calcio da una parte e quello delle squadre e dei piloti dall'altro, non sono assolutamente comparabili. Prima di tutto perché la squadra di calcio è

quella che paga. Poi, se non sbaglio, perché il giocatore è un dipendente regolare e stipendiato. Poi, e ciò è essenziale, è la società che ha investito il capitale necessario all'istruzione, alla formazione, allo sviluppo e alla crescita del giocatore che ha preso in mano quando questi aveva sì e no 13 o 14 anni. E sappiamo perfettamente che per fare «uscire» un giocatore, la società ha dovuto prepararne almeno cento.

Quale è invece il ruolo del costruttore? In primis e con la sola eccezione di Ferrari, non è affatto il pagatore, ma viene pagato così come il pilota. Nel caso più favorevole, il costruttore non è altro che l'intermediario fra lo sponsor ed i piloti, e molto spesso è lo stesso pilota a fungere da intermediario fra lo sponsor e il team. Inoltre, il pilota non è un dipendente del costruttore, ma il suo socio temporaneo. I contratti, del resto, stabiliscono nero su



Carlos Reutemann e Bernie Ecclestone (alle spalle, la moglie dell'argentino): un caso tipico nel rapporto costruttore-pilota. Ecclestone è uno dei sostenitori, nell'associazione F. 1, del «vincolo» contrattuale, suggerito da Colin Chapman che (guarda caso) è il patron dell'autore di questo articolo. Ickx, invece, è di ben altro parere

bianco che il pilota in alcun caso può reclamare di fare parte del personale della Casa. Le responsabilità che incombono su di lui sul piano civile, sono in effetti di un tale livello che nessuna società ha voglia di spartire.

Infine, il costruttore non prende dei giovani, seppure ben dotati, per inculcare loro, a sue spese, il mestiere di pilota, ma egli si attacca, al contrario e

anche ai livelli meno elevati delle competizioni, ad elementi che sono già emersi, almeno messi in vista, a proprie spese. E quando li ha scelti non insegna loro certamente, ed a ragione, il mestiere di pilota, ma si accontenta di assumere il rischio (d'altronde non indifferente) di affidare loro il suo materiale. E ancora non manca certo di garantirsi i propri interessi finanziari legando a sé il debuttante (in modo da garantirsi un guadagno se il pilota riesce) tanto che egli stesso si riserva la facoltà di rinnovare il contratto ad ogni scadenza annuale.

Cosa sarebbe successo in precedenza?

Che cosa succederebbe se la proposta dell'Associazione Costruttori di F. 1 venisse approvata? Per comprenderlo, torniamo semplicemente al passato. Si può forse credere che Colin Chapman, disponendo del Campione del Mondo Fittipaldi nella sua squadra, avrebbe ingaggiato Ronnie Peterson se avesse dovuto, per cominciare, pagare una forte somma a Max Mosley? Oppure anche che nel 1968 Ken Tyrrell, debuttando audacemente in F. 1 avrebbe avuto le possibilità di ingaggiare Jackie Stewart se la BRM gli avesse domandato il prezzo che il pilota valeva? O che Bruce McLaren avrebbe potuto prendersi il Campione del Mondo Denny Hulme al prezzo che certamente non avrebbe mancato di chiedere Jack Brabham?

E' chiaro che con questo sistema di trasferimenti a pagamento, le più belle carriere sarebbero soffocate e le altre verrebbero addirittura troncate. Questo perché i migliori piloti sarebbero condannati a vegetare presso lo stesso costruttore, mentre i meno bravi sarebbero costretti alla disoccupazione visto che il pilota debuttante e gratuito prenderebbe facilmente il posto del pilota accasato, ma da acquistare.

C'è forse il bisogno di stabilire che lo sport automobilistico morirebbe ben presto per asfissia? V'è pertanto da dire che l'Associazione Costruttori di F. 1 si sforza di segare il banco sul quale i suoi componenti sono seduti.

Non ho ancora situato la cosa sul piano della dignità umana (della quale gli affaristi si curano ben poco), non si comprende che sarebbe negare l'esistenza dell'essere umano facendone un prodotto da scambiare, contro moneta, fra terzi?

E sul piano del rendimento, del profitto, si può forse dimenticare che ogni manifestazione di indifferenza forzosa falsa l'equilibrio naturale della legge della domanda e dell'offerta esercitata nella libertà e conduce inevitabilmente ad una recessione che sarà molto più sentita dagli uni, se gli altri ne trarranno profitto?

Se la GPDA intende tener fede alla sua missione, il momento è giunto per dirle di battersi per lo statuto del pilota libero dei suoi atti e del suo destino, una volta assolte le prestazioni convenute dal contratto.

Jacky Ickx