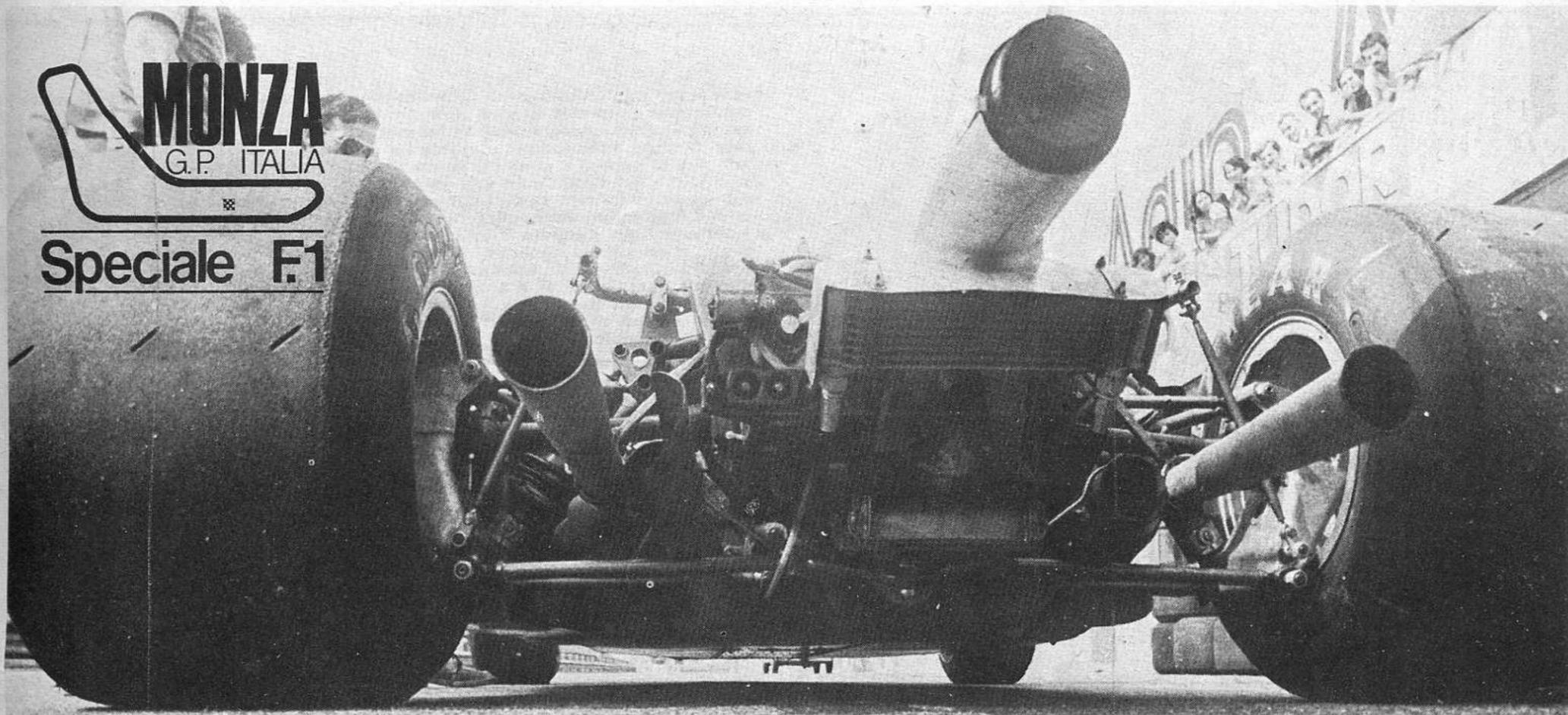




**Speciale F1**



# Qualifichiamoci per il GP d'ITALIA

Fermo restando che il mondo è bello perché è vario, non si può mettere in dubbio che esistono dei punti fermi e tuttavia piacevoli attorno ai quali si articola un nostro piccolo universo di abitudini.

Meno male che a noi del Bel Paese (Comm. Galbani permettendo) il calendario sportivo riserva un contentino proprio alla fine del saturnale agostano: quanto meno a quella parte che sa ancora apprezzare una staccata al limite e non la confonde coi simbolismi fallici di cui ci sembra di aver letto da qualche parte, uah uah.

Tutti a Monza dunque e via dal mare, che tanto ormai ben poche chiarezze da mostrare vi saran rimaste, con tutto il sole che avete preso. E vediamo un po' insieme di soffermarci su alcuni aspetti meritevoli di attenzione, a proposito di pista brianzola.

Naturalmente ci figureremo nei panni cioè nelle ruote, di qualsiasi concorrente e ci daremo da fare per ottenere un posticino sullo schieramento di partenza.

A proposito di ruote, sceglieremo dei convenienti (dollari 76 all'origine) Goodyear G. 16 Modified Special-Asphalt da 15.60-15. Li monteremo al retrotreno coi loro 26.3" di diametro esterno e percorreremo così a conti fatti — metri 2,098 per ogni santo giro di ruota. Giusto?

Ricorderete se non Vi dispiace i (quasi esatti) 280 kmh di Lauda, misurati da Ghedini il campestre 200 metri a monte della Parabolica mediante l'apparecchiatura Heuer. C'è chi dice che la quinta in quel

punto non si scarica tutta, ma i 280000/60 m/min divisi per i metri 2,10 visti sopra ci danno 2222,2221 giri/minuto alle ruote motrici. Dividendo ancora questi giri-ruota per un rapporto globale di, diciamo, 0,1778074 (embé? E' un presentimento...) scopriamo che il boxer doveva

ruzzolare in quel punto a 12497,916 giri/minuto.

D'accordo, non sono 12500, ma non è che ci manchi poi moltissimo. Piuttosto, visto che la trasmissione si papperà sempre qualcosa e stabilendo (proprio perché è Ferrari) che si limiti a un più che ottimistico 5%,

ne potremo evincere che i 500 pluridecantati cavalli al banco si potranno vedere sì, ma solo a 13123 giri/1'. Prosit!

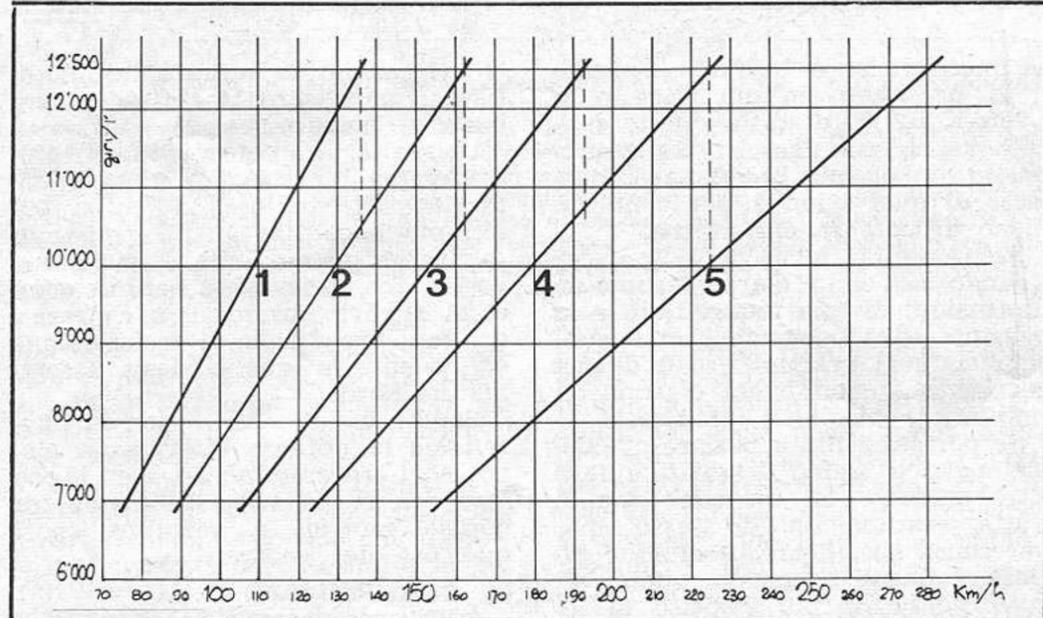
Rimanendo in vena di simili concessioni, potremmo assegnare d'ufficio 480 CV al banco per il Cosworth DFV limitandone misericordiosamente il regime a non più di 10500 giri/min onde evitare fastidiose esplosioni. Ma a questo punto, come resistere alla tentazione di un confronto spicciolo fra i due protagonisti della sfida?

Pronti, via: le dimensioni base — che Vi andrete semmai a ripescare — ci danno la cilindrata complessiva di 2991,0084 cc per il 312 e di 2990,3119 cc per il DFV. Abbiamo quanto serve per stimare le rispettive ed effettive pressioni medie che per potenze e regimi dianzi accennati risultano di 11,464675 kg/cm<sup>2</sup> per il Ferrari e di 13,758718 kg/cm<sup>2</sup> per il Cosworth.

Fra i due indici corre una differenza percentuale del 20% e poiché la pressione media effettiva rispecchia sinceramente il carico termico dell'unità motrice, traetene pure le vostre libere conclusioni e gioite, o ferraristi.

Ma non è tutto: volendo, possiamo inquadrare anche in senso meccanico le prostranti fatiche dei due comparati mentre pedalano, ricavando da corsa e giri le rispettive velocità medie stantuffo.

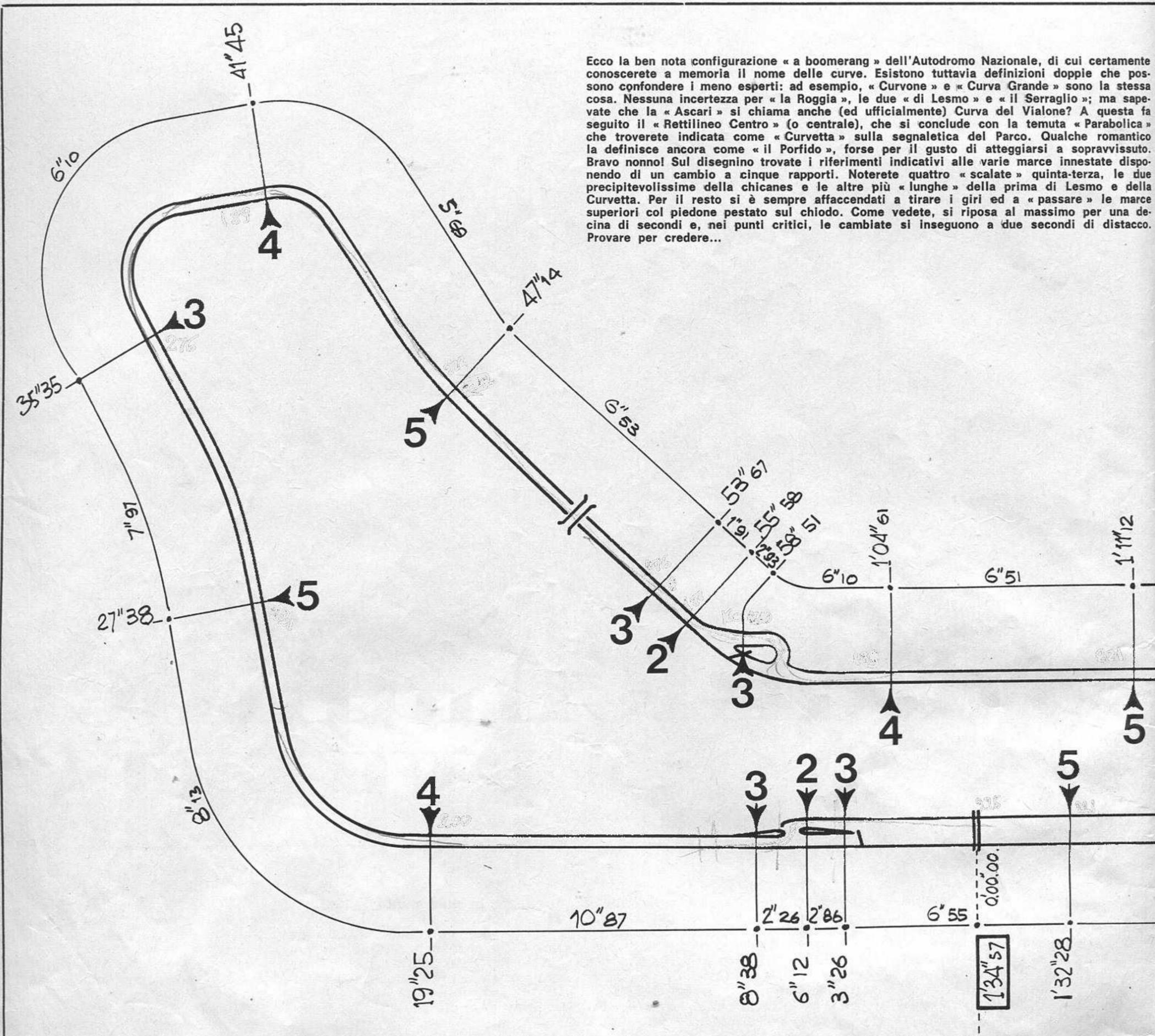
Anche qui il boxer Ferrari ci fa la figura di quello che non suda (si



Per i curiosi ad oltranza, questo grafico risponde all'eseqrata domanda: « Quanto fa, all'ora, questa macchina? » I cinque rapporti sono indicati nella fascia compresa fra 7000 e 12500 giri/1', al disotto della quale si rischia di non trovare nessuno in casa. Riferendoci ai limiti, abbiamo 136 km/h di « prima », 162 di « seconda », 192 di « terza », 224 di « quarta » e 281 di « quinta ». I tratteggi rappresentano i « dislivelli di regime fra marcia e marcia; possiamo notare che siamo nell'ordine di duemila giri/min. per la normale progressione dei primi quattro rapporti, mentre la « quinta » fa fare al contagiri un tuffo di 2500. A proposito dei « quinta-terza » che vi serviranno per qualificarvi, occhio che questo, il grafico, non lo dice ma lo fa intuire. Una quinta piena, scalata con disinvoltura sulla terza, rappresenta grosso modo un aumento di 4800 giri/min. Poiché 12500 più 4800 giri fa 17300, meglio usarlo quel freno, prima di mollare la frizione sulla marcia inferiore. Chiaro che ogni riferimento a specifiche vetture di F. 1 od a cambi esistenti, è puramente casuale

**Giuliano Orzali**

CONTINUA A PAGINA 12



Ecco la ben nota configurazione « a boomerang » dell'Autodromo Nazionale, di cui certamente conoscerete a memoria il nome delle curve. Esistono tuttavia definizioni doppie che possono confondere i meno esperti: ad esempio, « Curvone » e « Curva Grande » sono la stessa cosa. Nessuna incertezza per « la Roggia », le due « di Lesmo » e « il Serraglio »; ma sapete che la « Ascari » si chiama anche (ed ufficialmente) Curva del Vialone? A questa fa seguito il « Rettilineo Centro » (o centrale), che si conclude con la temuta « Parabolica » che troverete indicata come « Curvetta » sulla segnaletica del Parco. Qualche romantico la definisce ancora come « il Porfido », forse per il gusto di atteggiarsi a sopravvissuto. Bravo nonno! Sul disegno trovate i riferimenti indicativi alle varie marce innestate disponendo di un cambio a cinque rapporti. Noterete quattro « scalate » quinta-terza, le due precipitevolissime della chicanes e le altre più « lunghe » della prima di Lesmo e della Curvetta. Per il resto si è sempre affaccendati a tirare i giri ed a « passare » le marce superiori col pedone pestato sul chiodo. Come vedete, si riposa al massimo per una decina di secondi e, nei punti critici, le cambiate si inseguono a due secondi di distacco. Provare per credere...

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

fa per dire) coi suoi 21,46 metri al secondo, che potrebbero essere anche 20,66 se crediamo ai 49,6 mm di corsa (x 80,0 di alesaggio) che abbiamo lumato su qualche rivista americana.

Sono sempre valori spaventevoli, intendiamoci, ma per consolare gli afflitti basterà fare gli stessi conti a proposito di Cosworth ed ecco che salta fuori un 22,69 m/sec. Decisamente, a certi livelli, la motoristica è un'opinione o forse Duckworth non sa che il suo motore non può assolutamente stare insieme e, per tale ignoranza, continua a vincere Gran Premi.

Se moltiplichiamo fra di loro i parametri ottenuti (pressione media effettiva e velocità media stantuffo, ricordate?), troveremo che il buon boxer nostrano « vale » 258,26 kgm per secondo e per ogni cmq mentre il Double Four Valve d'Oltremarica sballa fuori 312,05 kgm/secondo per cmq.

Anche il DFV diventa quindi un... 312 sotto questo aspetto, ma solo per significare che le sue sofferen-

ze meccaniche e termiche valgono il 21 per cento in più rispetto al « vero » 312. E di tutta questa faticata se ne può fare, molto a proposito, un doppio brodo per consolarsi di quel buon 4 per cento in meno di potenza che sforna.

Ricordate la fornace di Zeltweg? Quando un chilo d'aria assume le dimensioni di una mongolfiera e la benzina — capocciona! — non vuol rinunciare ai grammi fiscali di sua pertinenza, meno buchi ci sono da riempire e meglio è, credeteci.

Se poi passiamo a parlare di coppia motrice, siamo destinati a fare altre scoperte invereconde. Non si tratta esattamente di sesso ma, pur senza specificare, il bulldog inglese esibisce a questo punto un qualchecosa di più rispetto al levriero di casa nostra e dispone, a parità di riempimenti, di 32,74 kgm contro i 27,29 kgm Ferrari.

Se San Mauro non ci protegge con miracoli carburatoriali, potremo aspettarci che il DFV ricuperi in buona parte lo svantaggio di cui tanto si sghignazza. Non gli sarà necessario guadagnare alcunché, ma basterà che perda meno della controparte; cosa che avverrebbe, pu-

tacaso, anche se entrambi i motori ci rimettessero la stessa percentuale di potenza.

In realtà, ammessa l'ipotesi, giusta ahinoi, del peggior riempimento da parte del « 12/180° », ci potremmo aspettare anche di peggio (stringere gli amuleti). Il cielo non voglia che, a forza di perdere, non ci si ritrovi, noi rossi, a « girare » un rapporto finale di trasmissione equivalente a quello degli assemblatori Ford.

Perché in tal caso — non ci interessano le potenze effettive in gioco — ci troveremo ad aver a che fare con la già vista differenza tra coppie motrici e verrebbe fuori qualcosa del genere:

Ferrari:	$\frac{27,29 \times 9,95}{0,1778074}$	= 145,80664 kgm
Ford:	$\frac{32,74 \times 0,90^*}{0,1778074}$	= 165,71863 kgm

\*) Notata la differenza fra costruttori ed assemblatori?

Questi valori, divisi per lo stesso raggio di pneumatico, (0,33401 metri) ci danno 436,53375 kg alla ruota della 312B3, indizio di ottima salute. Ma che dire, allora, dei 496,

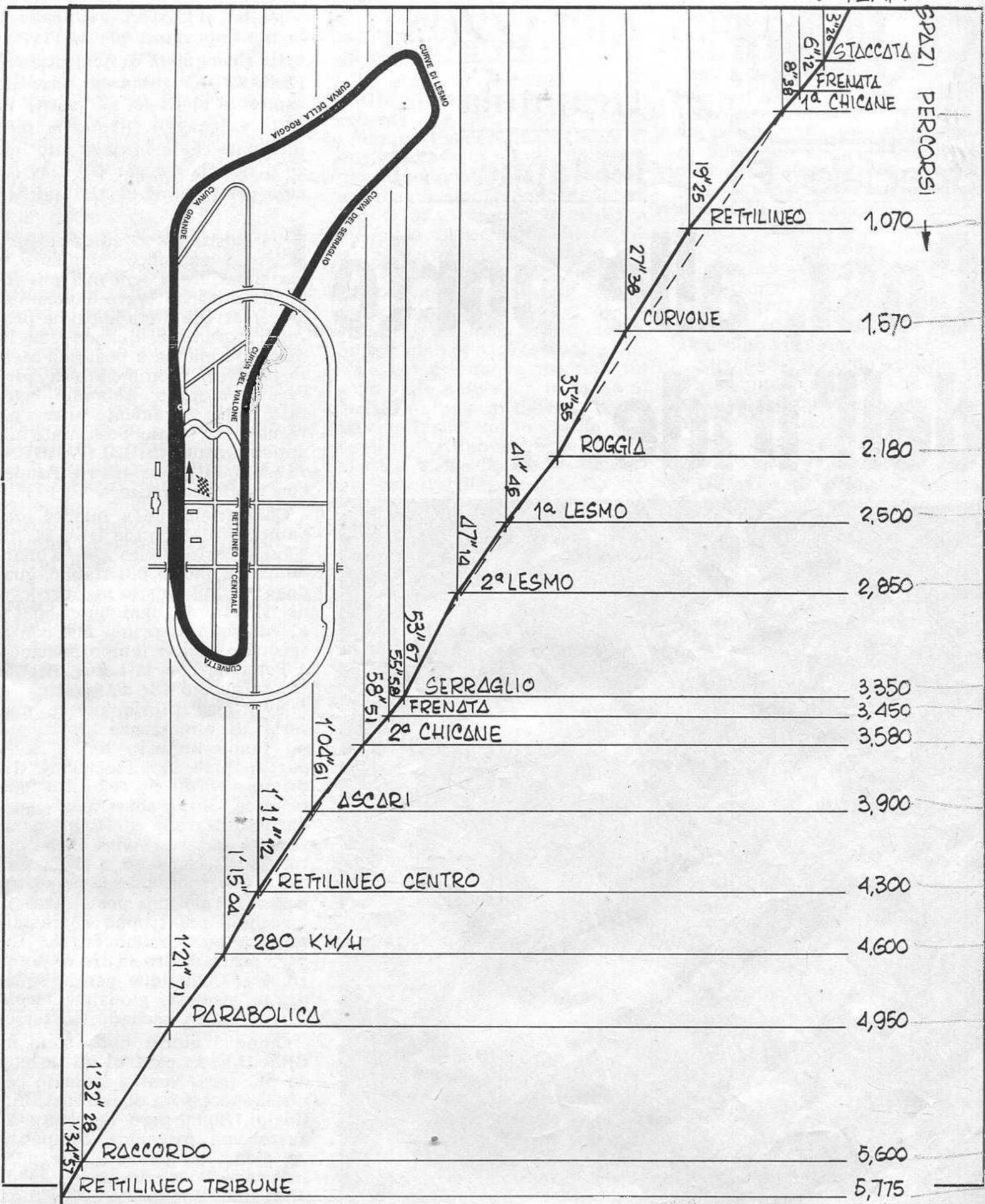
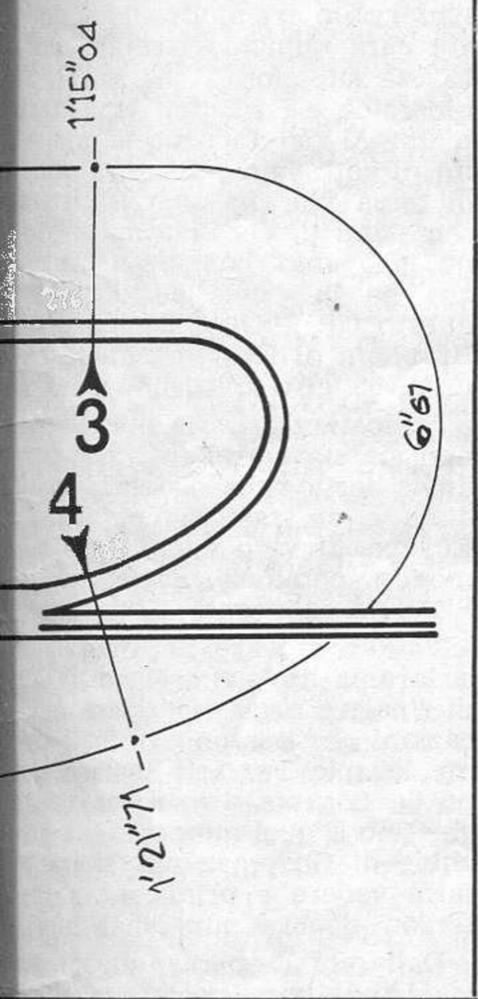
1487 chili a disposizione di Fittipaldi e C.?

A pensare che questi sono valori da « quinta », vien da ridere a proposito dei truculenti della strada, cui — forse — farebbe meglio un giro obbligatorio di Monza in F. 1 che non il ritiro della patente.

Per fissare le idee, pensiamo al coefficiente di aderenza necessario perché le ruote motrici di simile carriola non slittino sotto la coppia di trazione che le violenta.

575 chili, più 75 di barocciaio, fanno 650 kg; più 150 di benzina ed eccoci a 800 chili. Mettiamone pure il 62% sul retrotreno... perché il 62? Oh bella, perché 800x0,62 fa 496 — i « chili-Ford », vedi caso — e quindi avremo 496/496 che fa 1, ossia un chilo di attrito per ogni chilo di peso aderente. Ecco il genere di incollaggio necessario al Rato per scaricare a terra (in quinta, ripetiamo) la coppia motrice di cui dispone.

A questo punto possiamo darci una regolata e stabilire quello che dovrà essere il nostro comportamento in pista al commendevole scopo di qualificarci nelle prove. Per astrazione ipotetica, ammettia-



Qui sopra abbiamo gli stessi tempi progressivi già visti sulla piantina del circuito, riferiti però alle distanze chilometriche percorse. Ciascun punto individuato rappresenta l'innesto di un diverso rapporto, o cambiata che dir si voglia. Abbiamo tratteggiato, dove ciò era possibile e conveniente, la retta del moto uniforme da traguardo a traguardo per sottolinearne la somiglianza col grafico effettivo. Ruote motrici da m. 2,10 di sviluppo consentono infatti di compiere il giro di pista in circa 2750 rotolamenti, pari a poco meno di 15500 giri-motore visto il rapporto massimo. Naturalmente questa cifra è destinata a salire per il necessario ricorso alle

marce inferiori nei tratti lenti; se consideriamo valido il nostro esempio, troveremo un totale di ca. 19400 giri motore per giro di pista, con una differenza del 25% in più rispetto a un uniforme girotondo. Anche per quanto riguarda i pneumatici (disegno a sinistra) montati alle ruote motrici della vettura che costituisce l'oggetto della nostra ipotesi, ci riferiamo a un semplice presentimento. D'altra parte la scelta delle gomme dipende da fattori continuamente variabili e non sempre noti. E' per questo che, onde poter compiere una scelta giudiziosa, vi consigliamo la più stretta collaborazione col vostro fornitore di pneumatici e/o, meglio col fabbricante.

mo che il record assoluto attualmente valido (1'34''80, Peterson, Lotus 72, 1973) ci possa garantire un posticino fra i 25 o quanti saranno, che prendono il via.

Se vi guardate la piantina della pista noterete che ci sono due punti da seconda — le due chicanes — e, per il resto, solo Lesmo e la Parabolica fanno da soluzione a un altrimenti continuo aprir tutto.

Osservando invece il grafico dei tempi e degli spazi percorsi, avrete la visualizzazione immediata dell'efficienza con la quale ci si avvicina — soprattutto per merito delle chicanes — alla legge del moto uniforme. Solo una pista circolare calcolata per i 220 all'ora, e con rampa d'accesso per non inquinare la media, potrebbe garantire migliori risultati sotto questo aspetto...

Nella figura vi abbiamo tratteggiato, appunto, la retta del moto uniforme che d'altronde risulta visibile nei pochi punti non eclissati per sovrapposizione dalla spezzata del moto effettivo. Coi rapporti considerati, quinta fissa naturalmente, a tale uniforme andazzo corrisponderebbero 9820 giri/1'.

Questo inutile valore medio ci serve solo per afferrare una certa differenza, infatti la media dei giri-motore che si ricava dai segmenti di spezzata costituenti il diagramma, risulta inferiore di poco ai 12.300 giri/1'. Capito, adesso, che cosa significa un 1'34'' e spiccioli? Provate, voi possessori di contagiri al cruscotto, a fare un viaggetto mantenendo l'ago fra il massimo e il... 96,8 %, visto che la media deve risultare del 98,4!

Sedici cambiate in un giro e tutte senza perdere uno scoppio dopo aver tirato ogni marcia fin dove arriva, o dove è lecito farla arrivare: (surregimi a parte, non è igienico presentarsi in chicane a 12000 di quinta). Ecco la semplice ricetta per ottenere un buon tempo sullo «stradale». Seguitela e dovrete rimanerle sotto l'1'35''. A proposito, non dimenticate una precisa taratura del contagiri: è importante.

P.S. - Naturalmente, per i lettori di AUTOSPRINT, questi consigli sono assolutamente gratuiti e disinteressati. Tuttavia, se in seguito ai medesimi, qualcuno di Voi dovesse vincere il GP d'Italia, l'autore si riserva di esigere a titolo di giusta mercede la corresponsione di una bottiglia di lambrusco.





Speciale F1

REGAZZONI

ricapitola

le tappe '74

# Così, alle porte dell'iride...



Il GP d'ITALIA batte alle porte. E' un appuntamento doppiamente importante per la Ferrari, che si gioca in casa la possibilità della riconquista di quel titolo che manca da dieci anni a Maranello. REGAZZONI guida la classifica mondiale e sembra il più logico aspirante al titolo, ma anche Lauda in quarta posizione ha ancora delle « chances ». Siamo al terz'ultimo atto della rappresentazione mondiale che è iniziata otto mesi fa in Argentina. Questi otto mesi ce li ricorda GP per GP Clay Regazzoni direttamente in questo articolo per i lettori di AUTOSPRINT.

**L**a posizione in cui sono ora nella classifica mondiale è superiore a ogni mia più rosea aspettativa. Avevo fiducia nella Ferrari già dopo le prime prove di novembre, quando con la macchina messa a posto da Merzario avevo cominciato a provare a Fiorano. Abbiamo lavorato molto duramente tutto l'inverno e ci siamo presentati all'appuntamento del GP D'ARGENTINA il 13 gennaio, io e Lauda, con molte speranze.

Contrariamente a quanto eravamo abituati con le B1 e B2 mi sono accorto subito che la macchina era molto più stabile, guadagnavo sul misto ma perdevo nel veloce. Ad ogni buon conto, al via, sono in prima fila, con il secondo miglior tempo di fianco a Peterson con la Lotus. Poteva essere questo GP d'Argentina la mia prima vittoria, invece una serie di circostanze sfortunate mi fanno arrivare terzo. Sono partito male, poi l'incidente del primo giro mi ha relegato nelle retrovie. Ho gradatamente guadagnato terreno su Reutemann che era in testa. Avrei anche potuto sorpassarlo se, a dieci giri dalla fine, non avessi perso un pezzo dell'alettone posteriore. La macchina era troppo sovrasterzante e non ce l'ho fatta!... Un vero peccato. Ero sicuro di poter vincere. Comunque per la squadra un risultato globalmente positivo: Lauda secondo, io terzo.

Quindici giorni dopo sono in BRASILE, in casa di quello che da più parti veniva indicato come il successore di Stewart, Fittipaldi. Sono però cosciente di avere una macchina competitiva, e non ho paura di nessuno. In prova ho avuto un sacco di problemi. Voglio precisare una cosa: non è vero — come avete scritto — che io avessi una macchina meno assistita e un motore meno potente. Per quanto ne so io i motori sono tutti eguali, con qualche lieve differenza ma, se qualche volta mi è toccato quello inferiore, sono sicuro che non è stato fatto di proposito. Dico questo per tagliare corto a tutte le polemiche sorte in particolare dopo Montecarlo.

Torniamo alle prove del GP del Brasile; nella prima giornata ho avuto problemi per trovare le gomme giuste; nella seconda alcune defaillances al cambio non mi hanno permesso di fare un buon tempo. Fittipaldi e Reutemann in prima fila, io sono in quarta. Sarà dura, mi dico, ma non dispero mai.

Il giorno della gara, all'abbassarsi della bandiera a scacchi, parto bene e al termine del primo giro sono quarto. La macchina è OK, ha solamente un piccolo sottosterzo. La mia Ferrari

era meno veloce in rettilineo della McLaren di Fittipaldi, ma, più stabile nelle curve. Sono però sfortunato. Potrei vincere, se la corsa non venisse sospesa a otto giri dal termine, tanto più che Fittipaldi aveva problemi grossi con le gomme, mentre io andavo bene. Comunque il secondo posto alle spalle di Emerson mi fa guadagnare il primo posto in classifica mondiale.

Alla fine di marzo tutti in SUD AFRICA per quel GP un po' particolare, che non è mai stato congeniale alla Ferrari e ai suoi motori, per il caldo e l'altezza. Nell'intervallo fra il Brasile e questa gara abbiamo lavorato molto, sia sui motori che sull'aerodinamica e i risultati sono stati buoni. Al via, dopo alcuni problemi di sottosterzo in prova, sono in terza fila, ma solo ventisette centesimi di secondo mi dividono dal mio compagno Lauda che ha la « pole position ». E' questo GP il Gran Recital della Brabham di Reutemann, mentre io, al 65. giro, mi debbo ritirare.

Nonostante che la prestazione non sia stata esaltante, non perdo la testa nella classifica mondiale e ci trasferiamo tutti in Europa. Il vero campionato del mondo comincia adesso, dalla SPAGNA in avanti.

Vado a provare, nell'intervallo, a Jarama dove si svolgerà il GP di Spagna e già ho chiare indicazioni che nessuno va forte come la mia Ferrari. Temevo un po' la Lotus a dire il vero, perché fino a quel momento le macchine di Chapman non si erano fatte vedere e prima o poi Peterson doveva pur saltar fuori.

Dalla corsa speravo di più. Al via Lauda parte male e involontariamente mi stringe, altrimenti sarei andato in testa. Con l'acqua che veniva giù quel giorno in Spagna, essere in testa era importante. Finito di piovere abbiamo vinto la corsa ai box. I meccanici hanno il maggior merito della vittoria. Al cambio di gomme riparto secondo, non avevo nessuno dietro in grado di impensierirmi. Cerco di mantenere la posizione senza attaccare Lauda. Non è il caso, visto anche la pericolosità della pista.

La doppietta di Jarama mi ripaga di tanto lavoro fatto in questi primi mesi. Finalmente tanta superiorità dimostrata in prova e in gara si è tradotta in una vittoria!

Subito dopo, il BELGIO; una corsa disgraziata... Non riesco a fare il tempo, anche se poi i cronometristi per un errore mi regalano la « pole position ». Parto in testa, ma alcuni problemi alle ruote posteriori che si bloccavano in frenata e un po' di sovrasterzo mi impediscono di vin-

Gian Claudio Regazzoni, nato a Lugano il 5 settembre 1939. Sposato con Maria Pia Ranzi, due figli. Prima corsa nel 1963, alla salita del Marchairuz, su Austin Healey Sprite. Esordio nel mondiale F.1, Gran Premio d'Olanda 1970. Prima vittoria nel mondiale, Gran Premio d'Italia 1970 entrambe su Ferrari 312B. Campione d'Europa di F. 2 1970, su Tecno-Pederzani-Ford

cere. Vince Fittipaldi, io sul finire della gara vengo sorpassato anche da Scheckter e sono quarto. Il vero problema per questa gara sono i sorpassi: trentun macchine al via sono troppe. Infatti poi ad una riunione della GPDA ne abbiamo parlato e, a dire il vero, da quel momento i doppiati o le macchine più lente non hanno più dato fastidio a coloro che guidano la corsa.

Arriviamo alla gara più famosa del mondiale: **MONTECARLO**. Una gara così non si può perdere. Già nelle prove dimostriamo di essere i migliori. Anche a Montecarlo, come in tutti i GP, nella prima ora sono il più veloci. Alla fine delle prove sono in prima fila con l'altra Ferrari. Nessuno osa pensare che non vinca una macchina di Maranello, invece...

Al via parto benissimo e prendo subito la testa. Poi sono il primo a passare sul luogo dell'incidente, c'era olio dappertutto, sbando leggermente ma ce la faccio. Dopo questa sbandata sono forse troppo prudente, ma anche perché, essendo io in testa, ero sempre il primo a passare quando gli addetti ai lavori mettevano il « filler » per terra.

Ad un certo momento la macchina accusa gli stessi problemi di prove a Nivelles. I freni bloccano troppo di dietro, la macchina si alleggeriva e sbandavo. Non so neppure io come abbia fatto a fare quel banale testacoda, fatto sta che l'ho fatto e ho perso la testa della corsa. In quel momento mi sono arrabbiato moltissimo con me stesso, ho impiegato due o tre giri a calmarmi e a cercare di riprendere i miei avversari, ma non c'è stato nulla da fare, anche perché ad un certo momento, si è staccato il sedile e non arrivavo a frenare. Quando si è bloccato di nuovo ero troppo lontano dai pedali e ho faticato moltissimo. A questo punto non ho più rischiato e sono arrivato quarto. Che rabbia!!!

La gara dopo in **SVEZIA** è senz'altro la più brutta corsa della stagione per me e per la Ferrari. Fino a dieci minuti dalla fine delle prove, avevamo la prima e la seconda posizione, poi, improvvisamente, ecco saltar fuori le due Tyrrell che ci rubano la prima fila. Al via non c'è niente da fare contro le due macchine che hanno il primo e secondo tempo! Esse vincono, le nostre due Ferrari si devono ritirare per lo stesso guasto al cambio. Una partita di freni difettosa.

E' stata una cocente delusione per me questa gara, mai avrei pensato ad una débacle così completa, in un circuito oltretutto facilissimo, ma tant'è! La brutta figura ci sprona tutti a fare meglio per il prossimo GP.

Dopo la Svezia avevamo un po' paura della Tyrrell, infatti bastava guardarsi indietro per vedere come le ex macchine di Stewart fossero venute avanti con sicurezza, guadagnando sempre posizioni e andando, GP dopo GP, sempre meglio. Da quel momento non abbiamo più sot-

tovalutato Scheckter e abbiamo fatto bene visto la posizione in cui si trova ora.

Fino a questo momento abbiamo corso in circuiti balordi ma ora cominciano i circuiti che sono fatti apposta per noi, ci dicevamo. Magari il GP **FRANCIA** proprio no, perché la pista di Digione è troppo piccola, ma dall'Olanda sì...

Infatti in **OLANDA** facciamo il nostro secondo bis... In prova solo qualche problema con le gomme, una macchina molto a punto al sabato che mi permette di partire in prima fila a fianco di Lauda, non abbiamo problemi alcuno. Questa volta non dovrebbe succedere come a Montecarlo, infatti tutto è OK. La nostra schiacciante superiorità in prova è tradotta in pratica in gara, dove ho alcuni problemi di sovrasterzo. Parto male, Lauda va in testa, io conquisto la seconda posizione dopo alcuni giri e si termina con un'altra doppietta Ferrari dopo quella della Spagna.

e che alcuni mi sono particolarmente « simpatici » a cominciare da **BRANDS HATCH**.

In prova nel circuito del **GP INGLESE** ho una macchina eccellente ma non riesco a fare i tempi. Inspiegabile! Gli altri migliorano e io no. Ad un certo momento quelli della Goodyear mi danno un treno di gomme con le quali scendo immediatamente di un secondo. Manca poco al termine delle prove, da 1'21" passo a 1'20"3. A quel punto dovevano darmi un altro treno di gomme per cercare di migliorare, ma non le ho avute, quindi sono partito in quarta fila.

Le gomme nuove che non mi sono state date sono la causa di questo tempo mediocre, in gara comunque non faccio fatica a tenere il ritmo di Scheckter e aspetto anche l'occasione buona per cercare di passarlo. Ma improvvisamente la macchina diventa tremendamente sottosterzante e inguidabile. Sul momento penso a una sospensione rot-

concorrenti. Anche Stewart prima del via mi pronostica vincente; non lo deluderò, penso dentro di me. Al via sono il più veloce e vado subito in testa. Dietro di me il caos quando Lauda, partito male, cerca di passare Scheckter. Non so che cosa dire di questo sorpasso; forse poteva aspettare forse credeva di farcela, fatto sta che è andata come è andata. E' più difficile raccontare, per me, questa cosa che ho vinto di quelle che ho perso, perché essa non ha avuto storia, mai nessuno mi ha impensierito; in testa dal primo all'ultimo giro senza problemi.

Alla fine sul podio sono in testa al mondiale, ma non penso di diventare campione del mondo, non l'ho mai pensato, non è scaramanzia, credetemi, solamente così, non ci penso e basta.

Ultimo atto prima di Monza, **L'AUSTRIA**. Il circuito mi piace, giochiamo in casa di Niki che fa il miglior tempo, ho alcuni problemi di sottosterzo, e non riesco a far meglio di un quarto posto, un po' poco a confronto di ciò che mi aspettavo.

Se non va tanto bene in prova, subito al via sono fortunato, Peterson non parte e guadagno praticamente una fila, quarto-terzo-secondo, quando passo Lauda al curvone prima dei box con l'intervento di un doppiato. Sto pensando seriamente di tentare di passare Reutemann saldamente in testa e spiò ogni sua mossa. Un passo falso e sono pronto a colpire! Ma man mano che passa il tempo e i miei più diretti avversari vengono eliminati per guasti vari, non rischio, mi accontento del secondo posto, sono sei punti d'oro. Improvvisamente la macchina non sta più in strada, è una gomma che si sta sgonfiando; entro ai box, un malinteso mi fa perdere un'altra posizione. Alla fine con una gran rabbia sono quinto. Avrei potuto essere terzo o quarto e messo una seria ipoteca sul mondiale!

Sì, ora ci penso a questo titolo, anche perché tutti i giornali ne parlano. Quando incontro un amico mi chiede se lo vinciamo sto' titolo sì o no,, è gioco forza farci un pensiero sopra. Ma gli avversari sono lì, pronti ad approfittare di qualsiasi prova. Chi temo di più, perché dispone di una macchina la migliore del lotto dei miei avversari è Lauda. Non so come potrei perdere questo campionato, visto che fino ad ora sono sempre stato coi primi; poi la fortuna ha aiutato gli altri fino adesso vedi Scheckter e Fittipaldi. Speriamo che la ruota giri e dia una mano anche a me, prima o poi.

Adesso c'è Monza. Per il mio carattere parto per vincere, ce la dovremmo fare. Vincere a Monza sarebbe per me bissare un successo di quattro anni fa, ma posso permettermi anche di perdere perché, con il vantaggio che ho, non sono tagliato fuori, mentre altri che perdessero a Monza dovrebbero dare l'addio alla speranza di conquistare il titolo.

Clay Regazzoni

Mondiale F. 1 dopo 12 prove	ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	TOTALE	MONZA	TOTALE ALL'8-9-74
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	—	—	9	—	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	—	—	—	—	4	8		
Jarier	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	6		
Stuck	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	5		
Watson	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	4		
Pace	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3		
Merzario	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1		
Hill	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1		
Pryce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1		
Brambilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1		

A questo punto della stagione Fittipaldi è in testa al mondiale, Lauda è secondo a un punto, io terzo a tre punti, dobbiamo ancora correre a Digione, poco adatto alle nostre macchine.

Nel « toboga » di **DIGIONE** ho problemi con le gomme in prova, e sono in seconda fila al via. Si profila già la minaccia della Lotus di Peterson, particolarmente a suo agio in questo circuito.

Vince infatti la nera vettura di Chapman davanti a Lauda, che va in testa al campionato mondiale. La Lotus ha vinto a Digione non perché fosse superiore alla Ferrari, ma solamente perché noi siamo andati piano per il circuito poco adatto alle nostre macchine. Io, che ho avuto a disposizione qui una macchina eccezionale, sono alle spalle di Lauda per il mondiale. Cominciano i circuiti che più si adattano alle nostre macchine

ta, perché guardando negli specchietti non vedo nei pneumatici quel caratteristico cambiamento di colore che dimostrano quando si stanno sgonfiando. Visto che il sottosterzo andava sempre di più peggiorando, mi fermo ai box. Mi cambiano la gomma (i meccanici sono fantastici!), avrei forse potuto pigliare Ickx, ma non voglio rischiare troppo con una sola gomma nuova. Se ci fosse stato qualche giro in più forse ce l'avrei fatta! Vince Scheckter con una fortuna incredibile mentre Lauda ha quella storia che tutti sapete.

Il **GP DI GERMANIA** è stato certamente il mio capolavoro. Ho avuto a disposizione una macchina eccezionale fin dal primo giorno di prova. Sono in prima fila al via assieme a Lauda. Il Nurburgring mi piace in modo particolare e le nostre Ferrari hanno già chiaramente dimostrato di essere superiori alle altre

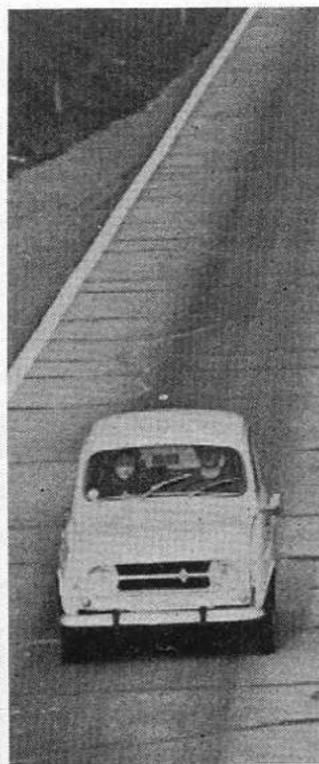
Speciale **F1**

# il riscatto dell'auto

**2** Dovrebbero esserci tutti domenica a Monza. Non solo gli amici, gli entusiasti, i fans, i tecnici di questo sport, ma anche gli altri, coloro che lo irridono, lo disprezzano, lo declassano a manifestazione esclusiva per scrittori amanti del rumore, del brivido, dell'emozione granguignolesca, o — nel migliore dei casi — ad arena per esibizioni rompitimpani di scarafaggi multicolori, simboli di un inconscio che sfiora i confini della potenza sessuale. Dovrebbero esserci tutti i denigratori, detrattori, i soloni del perbenismo culturale e moraleggiante, non come civette avidi per sempre temibili coincidenze di cronaca. Ma per valutare meglio il Grande Scenario, quell'invasione che riporterà Monza ai non dimenticati aspetti da stadio dei centomila. E solo perché 25 macchine ma soprattutto due, quelle rosse di due piloti — l'uno oriundo luganese e l'altro austriaco — si sfideranno a 300 allora per un simbolico traguardo dell'iride. Monza non è quest'anno solo una festa della velocità ma altare di un riscatto, pedana di una rivincita, platea di un dissenso. E' l'espressione e l'esplosione corale persino di un atto di fede in un mezzo meccanico che, se certa incoscienza e mediocrismo di piccoli uomini hanno snaturato, la passione e la più spontanea affezione di tanti altri permettono di riscattare.

Lo scempio fatto dell'automobile, in una ipcondriaca messe di iniziative che, dal più inverecondo utilitaristico boom, l'hanno respinta nel ghetto persino del ricatto vuoi sociale vuoi di potenza economica, viene ripagato da questo appuntamento. In particolare in un Paese che non deve all'automobile solo quel discusso benessere così galoppante degli anni 60, nell'inflazione denunciata di autostrade e di scatolette utilitarie, ma deve piuttosto la riaffermazione del suo vitale estro di fantasia che, come nel Rinascimento esaltò i suoi poeti e suoi pittori, nel '900 industriale ha fatto principi dell'estro inventivo i suoi tecnici meccanici discendenti del capostipite Leonardo. Ma questo si vorrebbe, anzi si è voluto dimenticarlo, ignorarlo. I piccoli ciechi che dagli scanni di vertice del Paese hanno inventato le più recenti svolte di (sotto) sviluppo, riassumibili nella mortificazione dell'automobile non solo come fatto tecnico e umano, ma anche come realtà sociale e industriale, non hanno tenuto conto che — in un Paese come il nostro — togliere il carburante a questo motore, non era mettere risparmi nel salvadanaio come poteva accadere in nazioni come Svizzera, Belgio e Olanda, dove industrie dell'auto non ne hanno, ma fare semplicemente il Gran Dispetto del marito alla famosa moglie del detto popolare. E la Nemesis sta dando questa lezione. Mentre il Paese purtroppo affoga nei vortici delle dissenate scelte, non tanto di chi ne è granello, ma di chi questi granelli (cittadini) deve digerirli, proprio nella espressione più tipica dell'automobile primigenia, l'Italia promette di ottenere l'unico risultato positivo di una fallimentare annata.

Alla mortificazione dell'austerità domenicale e del limite di velocità, sta per rispondere clamorosamente il ruggito di una rossa Ferrari, l'unico cavallo con speranze vincenti in questa Italia del Dissesto, nel verde scenario di speranza di quella Monza, che comunque vorrebbero negare nel futuro a miracoli come questi ancora possibili.



SPRINT - Pagine 20 e 21 g. 18.6 poi 23 - lu  
Questo Campionato del mondo piloti '74 ha fatto giustizia per Stewart! Ricordate? Ci fu persino qualcuno che negli anni d'oro dello scozzese-volante n. 2 ebbe a definirlo «ragioniere delle piste» pur di smascherare gli insuccessi dei preferiti e favoriti di fronte al mitragliamento di vittorie del furbissimo Jackie, recordman assoluto di risultati nel Grande Circo di Tutti i Tempi della F. 1. Quest'anno, se ve ne fosse stato ancora bisogno, si è visto chi è stato Jackie Stewart al volante di una monoposto di 500 cavalli. L'equilibrio pilotesco che sta regnando nel mondiale piloti, che ora approda a Monza per il rituale momento della verità, si è potuto verificare solo perché manca Stewart. Sparito il mattatore i valori sono tornati a livellarsi, la Ferrari stessa manca di adeguata controprova alla sua totale ritrovata competitività. E se i valori sono livellati naturalmente l'incertezza diventa assoluta, i piloti si danno battaglia ravvicinata senza remore e rispetto, lo spettacolo agonistico magari migliora. Però ciò non toglie che negli anni scorsi si correva in Paradiso, ora al massimo si corre nel Purgatorio. Con tutta l'ammirazione per questi meravigliosi uomini della velocità in pista, ma anche con tutto il doveroso obbligo non solo di conoscenza e di affetto ma di rispetto per i supermen tra gli uomini super, quelli che si contano sulla punta delle dita: da Nazzaro a Nuvolari, da Fangio ad Ascari, da Clark a Stewart. Tutti gli altri nomi sono grandi, esaltanti, ammirevoli ma non unici; quelli di oggi sono entusiasmanti ma il Nuovo Principe deve ancora rivelarsi nella pienezza del suo valore e di incontrastabile assolutismo agonistico.

Pur nel livellato scenario dei valori, resta lo stesso questo un campionato che sarà indimenticabile. Come poche altre volte, a tre tappe dalla

## TUTTI i VINCITORI dei GRAN PREM

DATA	DISTANZA KM	FORMULA O DIVISIONE	ORDINE D'ARRIVO	PILOTA	VETTURA	MEDIA KM/H
10/ 9/1922	800	G.P./2000 cc	1	P. Bordino	Fiat 804	139,855
			2	F. Nazzaro	Fiat 804	
			3	P. De Vizcaya	Bugatti 35	
9/ 9/1923	800	G.P./2000 cc	1	C. Salamano	Fiat 805	146,502
			2	F. Nazzaro	Fiat 805	
			3	J. Murphy	Miller	
19/10/1924	800	G.P./2000 cc	1	A. Ascari	Alfa Romeo P2	158,896
			2	L. Wagner	Alfa Romeo P2	
			3	G. Campari	Alfa Romeo P2	
6/ 9/1925	800	G.P./2000 cc	1	G. Brilli Peri	Alfa Romeo P2	152,596
			2	G. Campari	Alfa Romeo P2	
			3	B. Costantini	Bugatti 39	
5/ 9/1926	600	G.P./1500 cc	1	L. Charavel	Bugatti 39	138,204
			2	B. Costantini	Bugatti 39	
			3	R. Benoist	Delage	
4/ 9/1927	500	G.P./1500 cc	1	G. Morandi	O.M.	144,298
			2	P. Kreis	Miller	
			3	L. Chiron	Bugatti 35C	
9/ 9/1928	600	G.P./libera	1	A. Varzi	Alfa Romeo P2	159,898
			2	T. Nuvolari	Bugatti 35C	
			3	G. Campari & T. Nuvolari	Alfa Romeo « Monza »	
24/ 5/1931	10 ore hours	G.P./libera	1	A. Minoia & B. Borzacchini	Alfa Romeo « Monza »	155,775
			2	A. Divo & G. Bouriat	Bugatti 54	
			3	T. Nuvolari	Alfa Romeo P3	
5/ 6/1932	5 ore hours	G.P./libera	1	L. Fagioli	Maserati W5	167,521
			2	B. Borzacchini	Alfa Romeo « Monza »	
			3	L. Fagioli	Alfa Romeo P3	
10/ 9/1933	500	G.P./libera	1	T. Nuvolari	Maserati 8CM	174,740
			2	G. Zehender	Maserati 8CM	
			3	L. Fagioli & R. Caracciola	Mercedes W25	
9/ 9/1934	500	G.P./750 kg	1	H. Stuck & Z. Leiningen	Auto Union A	105,175
			2	F. Trossi & G. Comotti	Alfa Romeo P3	
			3	H. Stuck	Auto Union B	
8/ 9/1935	503	G.P./750 kg	1	T. Nuvolari & R. Dreyfus	Alfa Romeo 8C	137,080
			2	P. Pletsch & B. Rosemeyer	Auto Union B	
			3	B. Rosemeyer	Auto Union C	
13/ 9/1936	504	G.P./750 kg	1	T. Nuvolari	Alfa Romeo 12C	135,352
			2	E. von Dellus	Auto Union C	
			3	T. Nuvolari	Auto Union D	
11/ 9/1938	419,6	F1/3000-4500 cc	1	G. Farina	Alfa Romeo 316	155,726
			2	R. Caracciola	Mercedes W 154	
			3	A. Ascari	Ferrari 125	
11/ 9/1949	504	F1/1500-4500 cc	1	P. Etancelin	Talbot	169,039
			2	B. Bira	Maserati 4CLT	
			3	G. Farina	Alfa Romeo 158	
3/ 9/1950	504	F1/1500-4500 cc	1	D. Serafini & A. Ascari	Ferrari 375	176,542
			2	L. Fagioli	Alfa Romeo 158	
			3	A. Ascari	Ferrari 375	
16/ 9/1951	504	F1/1500-4500 cc	1	F. Gonzales	Ferrari 375	185,916
			2	F. Bonetto & G. Farina	Alfa Romeo 159	
			3	A. Ascari	Ferrari 500	
7/ 9/1952	504	F2/2000 cc	1	A. Ascari	Ferrari 500	177,090
			2	F. Gonzales	Maserati A6GCM	
			3	L. Villoresi	Ferrari 500	
13/ 9/1953	504	F2/2000 cc	1	M. Fangio	Maserati A6GCM	178,130
			2	G. Farina	Ferrari 500	
			3	L. Villoresi	Ferrari 500	

fine, si è col fiato sospeso del dubbio, nella possibilità che tutto possa decidersi e risolversi proprio sull'ultima scacchiera americana di ottobre, con quattro piloti almeno pronti a far bottino di punti al minimo impaccio dei diretti rivali. Più che un goleador avremo un centrocampista, nuovo modello Regazzoni, come campione del mondo. Avremo un campione iridato alla Brabham, alla Graham Hill. Ma sarà sempre un meritato campione, un re costituzionale se non un re dispotico della velocità, ma sempre un re di sangue caldo. E per un re non può esserci che una macchina da re. Proprio perché il livellamento dei valori è stato così assoluto, il contributo del mezzo meccanico deve essere considerato più decisivo, essenziale. Se per Stewart il rapporto fifty-fifty del merito mezzo-pilota poteva crescere a vantaggio del secondo a 40-60, per i protagonisti principali della sfida di quest'anno quell'equazione va rovesciata nei due termini numerici. Certo anche le gomme hanno rappresentato e pesato come un elemento-chiave. Ma se con Stewart in mezzo esse contribuivano ad arrotondare il secondo di vantaggio, quest'anno invece hanno magari contribuito a offrirlo per il piatto dell'equilibrio a chi non sarebbe riuscito altrimenti a procurarselo. Dei tre fattori componenti l'incertezza delle sfide motoristiche, sono forse l'elemento più ingiusto, perché possono contribuire a capovolgere persino i termini reali del risultato più giusto. Potrebbe accadere anche a Monza, se la giornata sarà torrida soprattutto. E se dovessero diventare le gomme la corona per il casco iridato che dopo Watkins Glen conosceremo per certo, non sarà la conclusione migliore per un campionato del mondo così emozionante. Almeno quest'anno che ci sia risparmiato questo arbitrio, visto che — come si stanno mettendo le cose dopo il ritiro Firestone — è praticamente garantito che con l'altra sola Casa in lizza nel '75, il campionato venturo lo vincerà chi sarà preferito nella fornitura di « scarpe » per la sua monoposto dal manager del Buon-anno.



# CHI MERITA (di più) il trionfo FERRARI

# 3

« Le vostre vittorie quest'anno valgono doppio, ricordatelo! » Questo incentivo l'avvocato Gianni Agnelli non manca mai di farlo arrivare al team ferrarista per bocca del suo fedelissimo super-d.s. Luca di Montezemolo, « il migliore acquisto della Ferrari '74 » come lo proclamano a gran

voce i tifosi ferraristi sulle piste di tutta Europa in queste settimane di grande passione e di grande speranza. Il mondiale-che-vale-doppio nessuno meglio del (tiosissimo) Presidente della Fiat e della Confindustria può valutarlo. Ogni giorno di prove e di gara non ha mancato mai di collegarsi, in qualsiasi parte del mondo in cui si trovasse, con lo staff di Maranello per sapere in diretta la verità, tutta la verità, dei risultati e delle sconfitte. Per quattro anni tanta passione, tanta devozione — potremmo persino dire — per un team simbolo come quello del cavallino, che è arrivato ad insidiare la Juventus nel cuore dell'Avvocato, non aveva meritato contropartita. Finalmente è venuto l'anno dei risultati, delle vittorie in serie, dell'autorevole ipoteca iridata.

Ancora una volta l'irriducibilità di Enzo Ferrari è riuscita a capovolgere la congiuntura più negativa; ancora una volta la testarda dedizione del « Vecchio » al meccanico suo simbolo di vita sta facendo il miracolo, che incendia di entusiasmo non solo le platee sportive.

Ma il merito di Ferrari, il suo premio diventa quasi retorico rintocco di abitudine e poi la sua selvaggia incapacità di saper dare contenuto di piena generosità umana alle sue rivincite non fa movente di scelta per una dedica particolare. Come per il pilota che renderà possibile questo traguardo, possa essere il generoso Regazzoni o l'ambiziosissimo Lauda: la scerà tutto a se stesso già la compiutezza del merito raggiunto senza bisogno che altri glielo dedichino. Casomai la troika dei tecnici-ingegneri, con il riscattato Forghieri, o l'estroverta componente dell'unico uomo-nuovo dello staff '74, il biondo d.s. romano surricordato, possono meglio accampare una dedica in particolare del traguardo ambito quando esso sarà materializzato. Loro insieme con i meccanici. Ma più di loro, più di tutti, Ferrari compreso, lo merita il risultato chi ha avuto fiducia, chi ha reagito, urlato, contestato, ed è tornato poi ad urlare infiammato al primo ritorno di arcobaleno.

Ma insieme con questi entusiasti della ingenuità passionale più semplice, vera, generosa, c'è anche quel personaggio di queste prime righe che una dedica speciale se la merita eccome! E' certo anzi che gliela farà il pubblico di Monza, se lo vedrà arrivare col suo elicottero sibilante. Quattro anni fa gli chiese a gran voce, nel defilé del pre-Gran Premio « Aiuta Ferrari! ». Poi pretesero i fatti. E lui promise, pregò solo di attendere, di dar tempo ai tecnici « perché il lavoro è difficile ». Ma restò la promessa. La promessa che con lui hanno mantenuto e che lui adesso mantiene con gli appassionati. Se gli diranno grazie, per Gianni Agnelli varrà doppio anche questo. Specie in mesi come questi in cui non gli sono state certo risparmiate ben diverse attestazioni di collettiva esuberanza.

Marcello Sabbatini

## D'ITALIA dal 1922 al 1973 a MONZA

DATA	DISTANZA KM	FORMULA O DIVISIONE	ORDINE D'ARRIVO	PILOTA	VEETTURA	MEDIA KM/H
5/ 9/1954	504	F1/2500 cc	1	M. Fangio	Mercedes W 196	180,218
			2	M. Hawthorn	Ferrari 625	
			3	U. Maglioli & F. Gonzales	Ferrari 625	
11/ 9/1955	500	F1/2500 cc	1	M. Fangio	Mercedes W 196	206,791
			2	P. Taruffi	Mercedes W 196	
			3	E. Castellotti	Ferrari 555	
2/ 9/1956	500	F1/2500 cc	1	S. Moss	Maserati 250 F	208,787
			2	P. Collins & M. Fangio	Ferrari D 50	
			3	R. Flockart	Connaught	
8/ 9/1957	500,250	F1/2500 cc	1	S. Moss	Vanwall	193,563
			2	M. Fangio	Maserati 250 F	
			3	W. von Trips	Ferrari D 50	
7/ 9/1958	402,500	F1/2500 cc	1	T. Brooks	Vanwall	195,077
			2	M. Hawthorn	Ferrari 246	
			3	P. Hill	Ferrari 246	
13/ 9/1959	414	F1/2500 cc	1	S. Moss	Cooper Climax	200,177
			2	P. Hill	Ferrari 256	
			3	J. Brabham	Cooper Climax	
4/ 9/1960	500	F1/2500 cc	1	P. Hill	Ferrari 256	212,534
			2	R. Ginther	Ferrari 256	
			3	W. Mairesse	Ferrari 156	
10/ 9/1961	430	F1/1500 cc	1	P. Hill	Ferrari 156	209,387
			2	D. Gurney	Porsche	
			3	B. McLaren	Cooper Climax	
16/ 9/1962	494,500	F1/1500 cc	1	G. Hill	B.R.M.	198,940
			2	R. Ginther	B.R.M.	
			3	B. McLaren	Cooper Climax	
8/ 9/1963	494,500	F1/1500 cc	1	J. Clark	Lotus Climax 25	205,575
			2	R. Ginther	B.R.M.	
			3	B. McLaren	Cooper Climax	
6/ 9/1964	448,500	F1/1500 cc	1	J. Surtees	Ferrari 158	205,634
			2	B. McLaren	Cooper Climax	
			3	L. Bandini	Ferrari 158	
12/ 9/1965	437	F1/1500 cc	1	J. Stewart	B.R.M.	209,961
			2	G. Hill	B.R.M.	
			3	D. Gurney	Brabham Climax	
4/ 9/1966	391	F1/3000 cc	1	L. Scarfiotti	Ferrari 312	218,748
			2	M. Parkes	Ferrari 312	
			3	D. Hulme	Brabham Repco	
10/ 9/1967	391	F1/3000 cc	1	J. Surtees	Honda RA 301	226,119
			2	J. Brabham	Brabham Repco	
			3	J. Clark	Lotus Ford 49	
8/ 9/1968	391	F1/3000 cc	1	D. Hulme	McLaren Ford M7	234,022
			2	J. Servoz Gavin	Matra Ford MS 10	
			3	J. Ickx	Ferrari 312	
7/ 9/1969	391	F1/3000 cc	1	J. Stewart	Matra Ford MS 80	236,523
			2	J. Rindt	Lotus Ford 49	
			3	J. P. Beltoise	Matra Ford MS 80	
8/ 9/1970	391	F1/3000 cc	1	C. Regazzoni	Ferrari 312 b	236,698
			2	J. Stewart	March Ford 701	
			3	J. P. Beltoise	Matra Simca MS 120	
5/ 9/1971	316	F1/3000 cc	1	P. Gethin	B.R.M. P 160	242,615
			2	R. Peterson	March Ford 711	
			3	F. Cévert	Tyrrel Ford 003	
10/ 9/1972	317,625	F1/3000 cc	1	E. Fittipaldi	Lotus Ford 72	211, 812
			2	M. Hailwood	Surtees Ford TS 9	
			3	D. Hulme	McLaren Ford M 19	
9/ 9/1973	317,625	F1/3000 cc	1	R. Peterson	Lotus Ford 72	213,449
			2	E. Fittipaldi	Lotus Ford 72	
			3	P. Revson	McLaren M23	

Speciale **F1**

Mentre ENZO FERRARI vorrebbe « ripagare » i tifosi dei fischi passati « negandosi » alle prove, le ultime confidenze dei due PILOTI ROSSI non lasciano purtroppo speranza in un sereno (e più realistico) GIOCO di SQUADRA



**LAUDA**  
( « teso » )  
**REGAZZONI**  
( tranquillo )

**VINCO**  
**io...**

REGAZZONI (1'33"6) meglio di LAUDA (1'33"9) nel test FERRARI a Monza

**MONZA** - La vigilia del G.P. d'Italia non sarà tranquilla nemmeno per Enzo Ferrari. Il « Gran Vecchio » infatti dovrà decidere se dare retta all'orgoglio, in fondo al quale risuonano ancora, striduli, i fischi di un paio di anni fa, e non venire alla consueta passerella delle prove monzesi trincerandosi dietro un inattaccabile « **Visto che a Monza non sono andato l'anno scorso, quando le mie macchine andavano male, sarebbe poco elegante che ci andassi quest'anno che siamo sulla cresta dell'onda** », oppure acconsentire alle richieste dei suoi collaboratori che giustamente vogliono averlo al loro fianco a prendere gli applausi prevedibili delle migliaia di appassionati del « cavallino » che caleranno da ogni angolo d'Italia e d'Europa sull'autodromo lombardo.

D'altronde la « sirena » del consenso di questa folla record (si parla già di almeno centoventimila spettatori, di cui quasi quarantamila svizzeri e ventimila austriaci: solo da Lugano — città di Clay — si annunciano 300 pullman) suona già nelle orecchie anche di Regazzoni e Lauda che, visto il persistere della « tattica » della assoluta parità di diritti, sognano entrambi il podio di Monza quale ultimo lasciassero verso il casco iridato.

Per entrambi i piloti di Maranello, specie dopo i positivi risultati dell'ultima sessione di prove private, il G.P. d'Italia 1974 è più che mai l'occasione per tentare il cosiddetto « giorno da leoni ». Tanto è vero che nella speranza di trovare la necessaria carica psicologica e fisica per tentare di « **matare** » definitivamente il toro, il week-end precedente la corsa di Monza sia Lauda che Regazzoni invece di trascorrerlo in località di villeggiatura lo hanno passato a casa loro.

Niki, dopo aver lasciato mercoledì scorso la comitiva ferrarista all'autodromo di Monza, si è precipitato con la sua 330 GTC Ferrari, appena acquistata, a Salisburgo per poter rimanere tranquillo e sicuro con Mariella al riparo delle mura casalinghe.

Martedì invece comincerà il suo G.P. d'Italia andando a Fiorano a fare gli ultimi test sulla monoposto che guiderà a Monza, dove Niki conta di trasferirsi già da mercoledì prossimo, magari per ristudiare in albergo secondo sua abitudine, il percorso e la tattica di gara. « **A Monza devo vincere** — ha detto Lauda — **se no addio mondiale. Perciò questa volta più che mai non devo lasciare niente al caso. Tanto più che se tutto va come deve andare, la battaglia più**

**grossa sarà solo con Clay, e in questo caso mi sembra abbastanza ovvio che per me è meglio essere davanti piuttosto che dietro, anche perché se nel primo caso non dovrei favorirlo nel secondo non potrei attaccarlo.**

Vigilia casalinga anche per Regazzoni che da Monza se ne è tornato a Lugano da dove, fatta eccezione per martedì quando sarà a sua volta a Fiorano per gli ultimi collaudi alla sua monoposto, non si è mai mosso, facendo le solite cose di sempre. Al mattino sveglia alle 8, piccoli lavori di corrispondenza in casa fino all'ora di pranzo, poi nel pomeriggio partita a tennis, sera al bar con gli amici e a letto a mezzanotte. Fra l'altro Clay ha anche perso il diversivo della moto, dato che gli hanno appena rubato la Kawasaki «900» preparata che aveva acquistato da poco. Qualcuno dice che non si tratta di furto, ma di una mossa previdente dei suoi fans

« **Lui si divertiva — dice uno di questi amici — a fare le scintille toccando con le pedivelle per terra, in curva, ma se scivola e si rompe una gamba come la mette con il mondiale? Meno male che quella moto infernale gliel'hanno rubata.**

« **Non capisco perché siano tutti così nervosi — dice Regazzoni — prendano esempio da me, calmo come ora non sono mai stato. Prima dell'Austria sì che sentivo la gara, si capiva che poteva essere decisiva, e tutto sommato lo sarebbe stata se le cose fossero andate per il verso giusto. Qui a Monza invece è diverso, devo correre solo per vincere, ne ho assoluto bisogno per questa storia del titolo. Quindi non ci sono problemi, si corre all'attacco. Se poi la macchina è al cento per cento, vinco, altrimenti arrivo dietro a chi ha la macchina migliore della mia. Grazie al cielo qui a Monza siamo sempre andati bene con le Ferrari, perciò quest'anno dovremmo essere i favoriti. Io l'ho detto che se la macchina rende come deve non ho paura di nessuno e attacco chiunque, anche Lauda se lui dovesse essere primo e io secondo, perché i nove punti come fanno comodo a lui lo fanno anche a me. La sola preoccupazione è quella di un guasto al motore che ti ferma togliendoti ogni speranza e questa è una cosa che se fa dispiacere sempre, a Monza fa dispiacere il doppio perché un pubblico così non lo troviamo di certo da nessuna altra parte.**

Tito Zogli

## 10 mila persone entusiaste hanno seguito l'ultimo test-cavallino

REGAZZONI 1'33"6 risponde a LAUDA 1'33"9

# I secondi (in meno) ci sono!



« Mister alettone », ovvero l'ex campione motociclista Guglielminetti, impegnato in muto colloquio con un'appendice alare posteriore della B3. Sotto, a sinistra, Clay con la nuova carenatura sperimentale con prese d'aria anteriori. A destra, il boxer da record con accensione sperimentale. Le prove le doveva fare solo Regazzoni, poi si è presentato anche Lauda

dia alla Panamerican, tutte magistralmente eseguite in lamierino di lega leggera che, se non è un « al-clad », assai gli somiglia. Un taciturno « Mr Alettone » fa da tesoriere in questo campo e provvede a ciò che si rende man mano necessario come controlli di incidenza, sostituzioni di cellule, individualizzazione dal peso, dallo spessore o magari dall'odore, di « quella » particolare ala con tot chili di carico per dmq.

Sia in fatto di piani canard anteriori che delle oramai celebri code di rondine esiste tutto un campionario al quale si può attingere per stabilire, cronometro alla mano, la combinazione più redditizia.

Dimenticavamo di riferire che erano presenti a pié d'opera due gruppi cambio-differenziale che differivano tra di loro proprio per quest'ultimo ingrediente: in entrambi autobloccante, variava però la percentuale di slittamento: Lauda ha usato quello al 60 per cento, Regazzoni quello al 75 per cento.

Un pubblico numeroso nonché purtroppo indisciplinato faceva ala al training ferrarista incombeno dal sopraboxes nonostante disperati quanto inutili tentativi di sgombero da parte della Direz. Autodromo. Tutto è bene quello che finisce bene, ma almeno quelli dalla prima fila (benedetti loro) dovrebbero perdere il vizio del fumo per tutto il tempo che si trattengono a lustrarsi l'occhio.

Meno incendiari ma sempre noiosi coloro che, languidamente assisi sul guard-rail o addirittura spaparanziti in pista, ritengono che Clay o Niki si sentano onorati di stirar loro i pantaloni quando vengono alla corda in quel punto.

In realtà può darsi benissimo che la traiettoria ne risenta per un comprensibile riflesso e son centesimi di secondo che vanno a farsi benedire senza che il pilota riesca a capire dove sbaglia. Chiaro, il meccanismo di rompimento?

Viste le conclusioni positive delle prove, riteniamo che l'aspetto esteriore della 312B3 rimarrà invariato ossia con presa d'aria alta, a periscopio. Diciamo questo a commento di una carenatura new look, avvolgente l'abitacolo, che va a cercarsi le necessarie frescure attraverso un becco anteriore dal quale defluiscono due condotti « siamesi ». (E lunghi lunghi).

Indubbiamente migliorabile questa soluzione, visto il secondo e

MONZA - Il record (di Monza) è caduto; evviva il record. Quello nuovo ed ufficio, naturalmente, stabilito in un veni-vidi-vici da Clay Regazzoni nell'ultimo scorcio di prove private monzesi, giovedì pomeriggio. Primo giro 1'41"3, secondo 1'35"0, terzo giro 1'33"6, media 222,307 kmh. Una risposta perentoria all'egualmente ottimo 1'33"94 fatto segnare da Lauda il giorno precedente, quando le prove erano poi state sospese, quando era venuto il turno di Clay, per un probabile guaio ad una valvola della bancata destra, che portava anche una delle reticelle paraflamma bruciacchiate.

Subito dopo, Clay veniva fermato e provava a serbatoi pieni. Con un carico di circa 220 litri di benzina, e gomme di recupero, Regazzoni veniva cronometrato in 1'35"4.

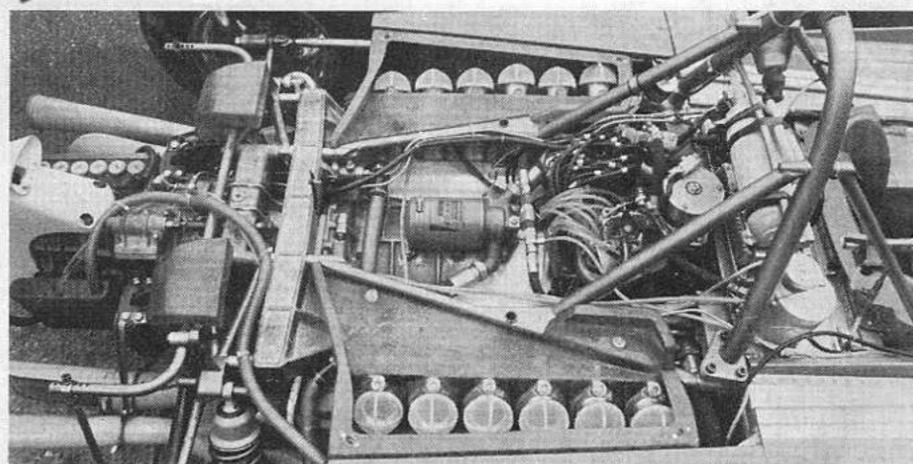
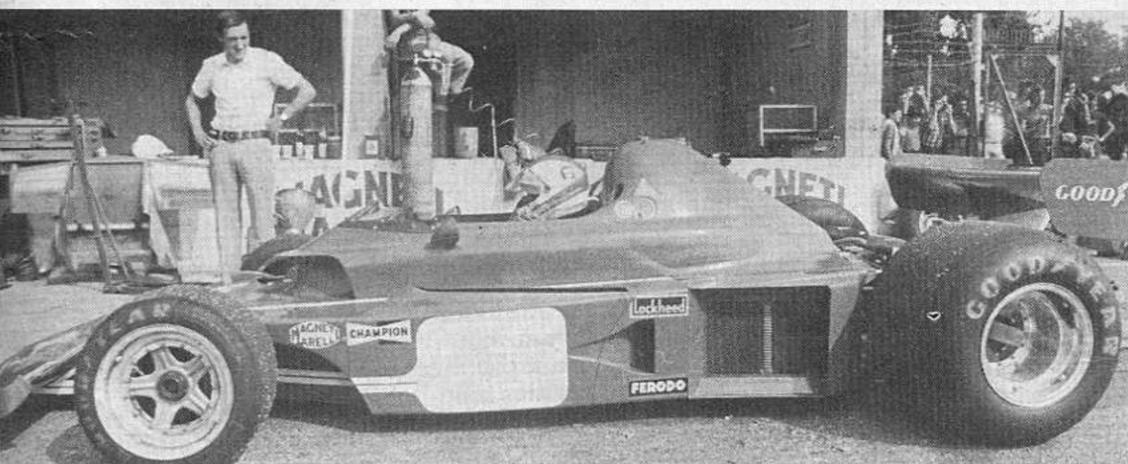
I tempi che vi abbiamo testé riferiti, centesimi e tutto, provengono dal cronometro di Umberto Maglioli: ve li propiniamo pertanto in perfetta tranquillità di coscienza, nota la pignoleria di Maglioli in queste cose e le attrezzature aeronautiche di cui si circonda.

Applausi a scena aperta dei diecimila accorsi a Monza (questi semplici collaudi) sottolineavano la prestazione dell'austriaco, sommergendo l'eco residua di qualche fischio precedente: era accaduto quando Niki aveva indirizzato la parabolica inumandosi nella sabbia e portando la B3 al boxes nelle condizioni di una chiatte del Naviglio.

Questa del tempo record è una delle poche faccende andate dritte nelle due giornate in programma (diventate due e mezzo per recuperare la citata avaria). La torrida continuità di un'estate da Nord Africa veniva interrotta, vedi caso, proprio nei giorni suddetti; tanto che Regazzoni, di turno il martedì, si ritrovava addirittura nella nebbia e con una pista apparentemente foderata in pelle d'anguilla. Peccato grosso, perché si perdevano in pratica due mattinate, più il tempo necessario a tracciare un « corridoio » sulla pista umidiccia.

Il clan di Maranello ha comunque approfittato al massimo del tempo a disposizione; i periodi di sosta forzata sono stati riempiti con operazioni di controllo e messa a punto, quando non si è trattato di cambiare il motore o di modificare i rapporti al cambio.

Altra operazione che ha richiesto il suo tempo è stato un laborioso spurgo dei freni, causato da una



bolla testarda rintanata da qualche parte del circuito idraulico.

Presenti anche i tecnici della Magneti Marelli per la messa in opera di una accensione modificata con la quale si tende ad ottenere una scintilla di maggior durata, rinunciando magari a qualcosina in fatto di potenza. Così esige il progresso e sembra che i fatti gli vogliano dar ragione.

Esiste un altro settore in cui il progresso non dà requie agli incaricati e che trasformava il « pit apron » davanti ai boxes in una succursale della Malpensa. Ci riferiamo a una collezione di ali da fare invi-

## La monoposto T. 5 destinazione 1975

MODENA - Tifoso della Lazio, l'avv. Luca di Montezemolo, rappresentante personale dell'ing. Enzo Ferrari sui campi di gara, non ha mancato di assistere, in compagnia di Sante Ghedini la scorsa settimana alla partita Modena-Lazio. Nella folla di « osservatori », ecco Luca di Montezemolo che s'è trovato vicino a Pesaola e al presidente del Bologna Conti.

Mentre il pubblico, nelle prime battute della partita, fischia Giorgio Chinaglia cercando, evidentemente di « smontarlo »,

Montezemolo « soffriva » come se fosse stato su un circuito.

Alla fine Montezemolo appariva raggiante per il successo laziale e si complimentava con il presidente Lenzini.

E' parso che di auto non si dovesse parlare quand'ecco che si ritornava alla « realtà » ferrarista con una domanda sulla nuova monoposto. « Quando sarà il momento — ha detto — sarete avvertiti; ora come ora non posso dire nulla ». La monoposto « T 5 » ha ritardato per gli scioperi e le ferie.

mezzo in più che Regazzoni si è ritrovato al passivo non appena cambiato il cofano. E se riflettiamo sul fatto che in questa maniera si risparmia una fetta di sezione maestra riducendo verosimilmente il coefficiente di resistenza, chi mai non si farà saltare in testa il concetto di « motore in apnea »?

A questo punto vi abbiamo detto proprio tutto. Il GPI lo abbiamo ormai sotto casa; e a Monza, se non lo sapete, si decide il Mondiale Piloti.

Ci vediamo là.

LONDRA - Alle spalle della « fiammata » tra Teddy Yip e Mo Nunn ci doveva essere certamente una fondamentale differenza di opinioni: entrambi Yip e Schuppan volevano portare avanti un certo programma di sviluppo della vettura, magari perdendo anche qualche cosa, mentre Morris Nunn era ossessionato di partecipare a tutte le gare, solamente allo scopo di entrare a far parte della Associazione costruttori di F. 1. Teddy Yip ha detto: « Io voglio che le mie gare siano un divertimento, un bello sport » ma insiste che dal GP di Francia la cosa non è più tanto divertente. Vern Schuppan, dal canto suo, pur essendo un pilota professionista, si trova molto allineato con le idee di Yip (forse per questo è preferito a Brian Redman) e in ogni caso si rende conto che ha un buon « padrino » in Yip. In questo modo Yip sta concentrando l'attività del suo team sulla F. 5000: ma che farà per il prossimo anno? Probabilmente ancora 5000, più Can-Am sebbene abbia affermato « che ci possono essere anche altre interessanti possibilità ». Questa abbastanza triste faccenda del divorzio Yip-Ensign serve a sottolineare uno dei maggiori pericoli determinati dall'interesse dei costruttori a voler entrare a tutti i costi a far parte dell'Organizzazione: per questo motivo essi sono pronti magari a far sempre correre e qualificare anche macchine non competitive pur di essere presenti. E in tutto ciò chi ci rimette? I soliti poveri spettatori, che tra l'altro pagano.

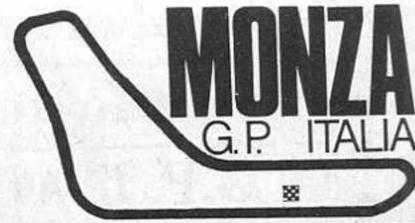
Yip era entrato nel mondo dei Gran Premi con l'idea di « correre seriamente, in una certa maniera » (e nello stesso tempo divertendosi): in una certa maniera per lui significava sviluppando una macchina competitiva, non presentandosi regolarmente sui campi di gara con una monoposto non all'altezza della situazione. D'altro canto sembra che Mike Wilds potrà fare un altro tentativo cercando di qualificare la Ensign a Monza: quindi il rapporto tra Ensign e la Dempster Developments pare possa continuare, con vantaggio da entrambe le parti, per Colin Phillips della Dempster che vuol far correre una F. 1 anche nel prossimo anno e per Wilds che in questo modo acquista sempre più esperienza. Allo stesso tempo non abbandoneranno il programma di F. 5000.

● Tony KITCHINER che era entrato in diversi settori dell'automobilismo sportivo da qualche anno, recentemente con due McLaren M 19 in F. 5000, ha deciso di abbandonare l'ambiente. Un altro ritiro probabilmente però temporaneo è quello della Baty, le cui F. 2 non si vedranno più durante questa stagione. Ma vi sono molte speranze che la Baty possa iscriversi per la prossima stagione, una Chevron semiufficiale.

● La MARCH sta organizzando ambiziosi programmi per il 1975, cominciando col

separare il reparto corse dalla fabbrica di monoposto: e sebbene Mosley e Herd rimarranno in attività nei diversi settori nei quali sono impegnati, il primo si concentrerà sulla squadra ufficiale, mentre il secondo dovrà soprattutto seguire la March Engineering che deve produrre nuove vetture.

Cosa ci sarà di nuovo? Una nuova F. 1 dovrebbe essere pronta per le prime prove prima del termine della stagione: una nuova F. 2 è già quasi finita. Una nuova F. 3 sarà completata in autunno: la vettura sport guidata da Brambilla e



Speciale F1

Brian Henton al Paul Ricard sarà la preferita dello sviluppo della nuova sport tre litri, mentre ci sarà anche una nuova due litri. La nuova F. 2, la 752 sembra abbia un passo più lungo, differenze sostanziali nella geometria delle sospensioni e la struttura deformabile incorporata nella monoscocca. La March sezione motori, che occupa come è noto le maestranze della vecchia Chris Amon, continuerà a preparare i motori del team di F. 1 e F. 2.

● E' stato recentemente pubblicato il JOHN PLAYER MOTOR SPORT YEAR-BOOK, pubblicazione veramente utile per chi parla inglese (o almeno ne capisce i tratti essenziali) per l'abbondanza di informazioni concentrate in 394 pagine. Non tutta la pubblicazione è dedicata allo scorso campionato: 83 pagine sono state dedicate a una concentrata storia del Campionato del Mondo 1950. Una o due previsioni forse sembrano poco azzeccate, come quella che dà per vincitore del campionato '74 Ronnie Peterson! Doug Nye infatti lo ha dedotto dopo una analisi statistica dei recenti campionati mondiali. Il volume costa 2 sterline e se non si potrà reperire nelle librerie italiane lo SI POTRA' RICHIEDERE alla FUTURE PUBLICATIONS, 49 POLAND STREET, LONDON W1A 2LG.

● HESKETH ha iscritto un solo pilota al GP d'Italia a Monza, e probabilmente farà lo stesso anche per i GP degli USA e del Canada, anche se sembra stia ancora ragionando sulle due macchine del team 1975.

d. h.

## Soltanto « ASSISTENZA » GOODYEAR nel 1975?

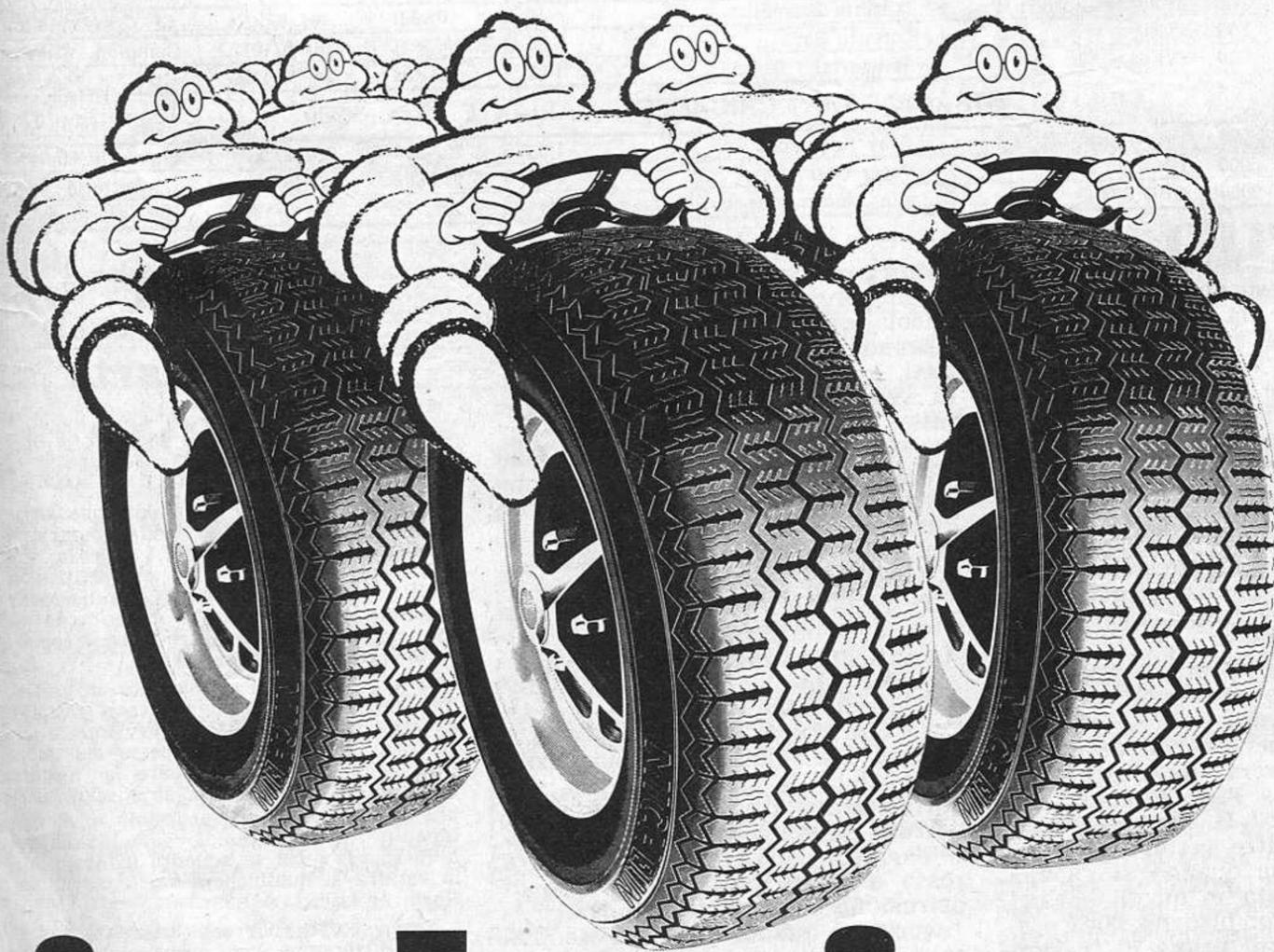
LONDRA - Non è stata molto chiara la reazione degli inglesi alla notizia del ritiro della Firestone, ma sembra che fino all'inizio della prossima stagione non si avranno grandi cambiamenti. La prima corsa dove però si è sentito un certo disagio è stata la gara di 5000 a Thruxton il 18 agosto, quando tra la sorpresa di molti la Firestone si è vista come al solito: ma a differenza del solito gran parte dei pneumatici a disposizione erano di qualità molto più scadente e se ne è ben presto accorta la nostra Lombardi, che si è trovata con una gomma anteriore con una miscela sbagliata (o per lo meno stampigliata erroneamente sul fianco) che si è disfatta dopo pochi giri. Allo stesso tempo la Goodyear ha assicurato che cercherà di venire incontro a tutti, anche se ha ammesso che troverà non pochi problemi nel soddisfare le richieste di questi nuovi clienti.

Sembra che la Goodyear comunque stia pensando a una soluzione tipo NASCAR, dove essa in genere presta la sola assistenza. Questo comporterebbe una limitata scelta di pneumatici, una serie di istruzioni e un paio di tecnici presenti sui campi di gara per controllare il regolare funzionamento: inoltre tutto ciò potrebbe soddisfare maggiormente le Case concorrenti che si lamentano sempre dell'alto costo dei pneumatici (il team Lotus ad esempio ha affermato di aver speso già quest'anno più di 15.000 sterline solo in acquisti di pneumatici da corsa!). L'unico comunicato ufficiale della Goodyear, a proposito dice semplicemente: « L'abbandono della FIRESTONE lascerà certamente un grande vuoto, e siamo certi sia stato dettato da ragioni profonde. Il programma sportivo della Goodyear è andato quest'anno sempre aumentando e la compagnia intende seriamente continuare con le corse automobilistiche ».

Potrebbe la Dunlop, in queste condizioni, ritornare in gara con le massime cilindrate? In fondo è sempre molto considerata nel settore delle turismo e GT: ma pare proprio che questa possibilità non sia stata presa in considerazione.

Naturalmente chi soffrirà maggiormente di questa defezione sarà la Surtees, che da tempo era affezionata cliente della Firestone e anche la Iso Marlboro di Frank Williams.

# radiali ZX MICHELIN



**multipneumatici  
polivalenti  
superdotati**

**larghe le spalle, possente il torace, robusto il dorso, scattanti i fianchi:**

sicuri e forti contro le insidie, con ogni tempo e in ogni dove, divorano chilometri dopo chilometri; sempre fedeli sino alla meta, vi fan viaggiare sopra il velluto e...

**grande o piccola sia la vettura, il carburante fan risparmiare.**

# i plurimatici

## Il regolamento

« archeologico »

del G.P. ITALIA

approvato

dalla CSAI

(ma ora rifiutato)  
(dai concorrenti)Che farsa  
il pace-car!

L'introvabile regolamento del Gran Premio d'Italia, oltre che per le informazioni che esso contiene relative alla gara, ha un indubbio valore documentario. Vi si trova infatti l'articolo 12, che nel rapido mutare delle regole di questo sport ha un sapore archeologico.

L'articolo 12 è intitolato infatti «Regolamento della Pace Car», quattro paragrafi e una pagina e mezzo di testo (regolarmente tradotte in francese ed in inglese) in certi punti sinceramente esilarante. Sentite un po'.

Dato per scontato che la Pace Car entra in azione «quando la strada (strada?) si trovi parzialmente o totalmente bloccata», per cui se la strada è totalmente bloccata non si sa come faccia a passare la Pace Car, che non ci risulta essere un carro armato, dato per scontato questo, il paragrafo 2 (Controllo delle operazioni) specifica le semplici mosse da fare per mettere in funzione il dispositivo:

«L'ufficiale di gara responsabile del tratto di percorso ove l'incidente è avvenuto decide e controlla le operazioni. Egli ordina al commissario di esporre la bandiera bianca (oltre ad una bandiera gialla già esposta), per avvertire i posti di segnalazione vicini di esporre la bandiera gialla (si espone la bandiera bianca per avvertire di esporre la bandiera gialla?). Ciascun posto esporrà successivamente le bandiere bianche e gialle che metteranno in movimento il dispositivo di «all'erta» a tutti i posti di segnalazione del circuito. Informerà telefonicamente la direzione di corsa delle operazioni».

Dato per scontato che questa specie di reazione a catena di sbandierii bianchi e gialli vada a buon fine, ecco che fa la sua entrata in scena la misteriosa Pace Car:

## Correzione iscritti

Nella successiva pagina 34, vedrete l'ELENCO UFFICIALE dei partecipanti al 45. GRAN PREMIO D'ITALIA, a Monza l'8 settembre, completo di numeri di gara, concorrente e vettura. La unica variazione rispetto a quello in colore pubblicato a pagina 8, riguarda JAN ASHLEY, che non è con la squadra Token bensì con la BRABHAM BT 42 che John Watson usava prima di avere la più recente BT 44.

## QUESTI SONO TUTTI I PRIMATI SUL GIRO DELLE PISTE DI MONZA

CATEGORIA	VEICOLO			CONDUTTORE	TEMPO	VELOCITA'	CIRCOSTANZA	
	GRUPPO-FORMULA	CLASSE	MARCA				DATA	PROVA
<b>CIRCUITO STRADALE - Km. 5,750</b>								
AC	F 1	3000	Matra Simca	Chris Amon	1'22''4	251,213	4/ 9/1971	P. GP d'Italia
AC	F 5000	1600	Lola T1 92	Frank Gardner	1'27''3	237,113	20/ 6/1971	Camp. RAC
AC	F 2		March 712	J. P. Jaussaud	1'31''4	226,577	19/ 6/1971	P. GP Lotteria
AC	F 2	2000	Brabham BT 38	S. Moser - G. Hill	1'31''8	225,490	29/ 6/1972	GP Lotteria
AC	F 3	1000	Tecno	P. De Merit	1'47''2	193,097	24/ 5/1970	GP Vigorelli
AS		3000	Matra Simca	Francois Cevert	1'21''9	252,747	25/ 4/1973	1000 KM
AS		5000	Porsche 917 K	P. Rodriguez	1'24''	246,428	25/ 4/1971	1000 KM
AGT		2000	De Tomaso Pantera	« Gero »	1'40''0	207,000	2/ 9/1973	Coppa intereuropea
AT	I	1000	Fiat Abarth	Enrico Pasolini	2'03''1	168,155	25/ 3/1973	Gara Nazionale
AT	II	2000	Ford Escort	Bourgoignie - Birrell	1'45''1	196,955	25/ 3/1973	4 Ore di Monza
AT	III	2000	BMW - Ford Capri	V. Brambilla - J. Mass.	1'38''5	210,425	25/ 3/1973	4 Ore di Monza
<b>CIRCUITO STRADALE CON CHICANES - Km. 5,775</b>								
AC	F 1	3000	Tyrrell 006	Jackie Stewart	1'35''3	218,153	9/ 9/1973	GP d'Italia
AGT		2000	Opel GT	A. Rosselli	2'07''2	163,443	10/ 7/1972	Coppa intereuropea
AGT		2000	De Tomaso	H. Muller	1'59''1	174,412	10/ 9/1972	Coppa intereuropea
AT		1000	Fiat Abarth	« Nemo »	2'32''2	136,596		Coppa intereuropea
<b>CIRCUITO DI VELOCITA' - Km. 4,250</b>								
AC	FC	2800	Novi Special	T. Bettenhausen	53''7	284,916	28/ 6/1957	P. 500 Miglia
AC	FC	4200	Dean Van Lines	Jimmy Bryan	54''1	282,809	29/ 6/1957	500 Miglia
AC	FC	4200	Ferrari 4023	Luigi Musso	54''4	281,205	28/ 6/1958	P. 500 Miglia
AS			Jaguar 3800	J. Fairman	1'02''6	246,376	28/ 6/1958	P. 500 Miglia
<b>CIRCUITO COMPLETO - Km. 10</b>								
AC	F 1	2500	Ferrari 256	Phil Hill	2'43''6	220,048	4/ 9/1960	GP d'Italia
AC	F 1	1500	BRM	Graham Hill	2'40''2	224,719	8/ 9/1963	P. GP d'Italia
PT		4000	Ferrari 275	Mike Parkes	2'46''9	215,698	25/ 4/1965	1000 KM
<b>CIRCUITO COMPLETO CON CHICANES - Km. 10,100</b>								
PT		3000	Ferrari 312	P. Rodriguez	2'48''1	216,299	25/ 4/1969	1000 KM
GT		5000	Ford GT 40	Jacky Ickx	2'56''6	205,889	25/ 4/1968	1000 KM
<b>CIRCUITO JUNIOR - Km. 2,385</b>								
AC	F 3	1000	Brabham Chevron	F. Kottulinsky R. Signoret	55''4	154,981	3/ 5/1970	Coppa Autodromo
AC	F Ford	1600	Tecno	G. Bertoni	1'00''6	141,683	18/10/1970	Coppa Chevron
AC	F 850	850	Tony Tony	R. Ramanzini F. Tironi	1'02''8	136,719	7/ 5/1970	Gara ACM
AC	F Monza	500	Repetto	P. Bertini	1'13''2	117,295	19/ 9/1970	Gara F Monza
<b>CIRCUITO JUNIOR (DAL 1971) - Km. 2,405</b>								
AC	F 3	1600	Brabham Ford	Vittorio Brambilla	53''5	161,831	16/ 4/1971	GP Campagnolo
AC	F Ford	1600	Lotus	Lorenzo Sassi	59''3	146,003	28/ 5/1972	Campion. Chevron
AC	F 850	850	De Sanctis	Tamburini - Gallo	1'02''	136,483	21/ 9/1969	Coppa Autodromo
<b>CIRCUITO STRADALE CON CHICANES E VARIANTE - Km. 5,780</b>								
AC	F 1	3000	Ferrari 312 B3	Clay Regazzoni	1'33''6	222,307	29/ 8/1974	Prove GP Italia
AC	F 5000	5000	Chevron B 28	Peter Gethin	1'37''4	213,634	30/16/1974	GP Lotteria
AC	F 3	2000	GRD 374	Alessandro Pesenti Rossi	1'51''2	187,122	30/ 6/1974	Gara Nazionale

«Quando le bandiere gialle e bianche sono esposte a tutti i posti di segnalazione, la Pace Car entrerà immediatamente (finalmente!) sul circuito».

«La Pace Car si piazza davanti al primo della corsa. Costui riduce immediatamente la sua velocità sapendo che la Pace Car lo farà rallentare e che tutte le vetture lo raggiungeranno». Immaginiamo, a questo punto, la felicità di quel pilota che, sudando le sette camicie, si era magari guadagnato una manciata di secondi, a vedersi raggiungere dagli altri...

Sono previste, ovviamente, le eventuali topiche del conduttore della macchina staffetta: «Se la Pace Car si piazza per sbaglio davanti a una vettura diversa dalla prima, il conduttore della Pace Car farà segno (farà segno? E come?) al conduttore delle altre vetture di superarla». E' come quando si sbaglia a puntare la data in quegli orologi con il calendario: bisogna far ripassare tutti i giorni prima di trovare quello buono...

«Quando il conduttore della Pace Car sarà avvertito (per radio, presumiamo) che la pista è libera, avvertirà (con un segno della mano? con una bandiera? lanciando un razzo?) il primo della corsa che la sua

vettura rientra ai box».

Chi pensasse che, dopo tanto gesticolare, la corsa finalmente può riprendere, sarebbe un illuso. Infatti, lo starter «esporrà la bandiera verde solo se egli constata che tutte le vetture siano in ordine».

«Se lo starter non esporrà la bandiera verde la corsa non riprenderà, ed il plotone continuerà a girare dietro la prima vettura» fino ad esaurimento del carburante, si suppone.

Resta il fatto che non appena Ken Tyrrell lo ha saputo, la scorsa settimana durante le sue prove a Monza, ha tenuto a precisare a nome dell'associazione costruttori che del Pace Car non vuole neppure sentire parlare. Ha chiesto una neutralizzazione di 15' in caso di pioggia, per permettere a tutti di cambiare coperture in santa pace, ed ovviamente l'arresto della corsa con bandiera rossa e nuova partenza in caso di ostruzione della pista.

Questo è quanto accade a ricopiare pedissequamente il regolamento dell'anno precedente, preoccupandosi di cambiare solo le date ed il numero progressivo del G.P. In fondo al regolamento, naturalmente, la dizione: «Visto, si approva; CSAI, il presidente Alberto Rogano». Visto? Non ci sembra proprio.

MONZA  
ultima carta  
di AMON?

LONDRA - Il GP d'Italia potrebbe anche essere un'altra svolta nella complessa carriera di Amon in F.1. Se la sua Amon personale non sarà competitiva in Italia. «Penso che dovrà semplicemente smettere» - ha detto - «Non vedo come potremmo continuare oltre, soprattutto senza patrocinatore».

Il lato finanziario è diventato un problema, nonostante l'appoggio (non cessato) di John Dalton il quale è ovviamente desideroso di vedere un successo del team, però non vuole continuare a mettere quattrini in un progetto, se diventa sempre più ovvio che il medesimo è un fallimento. Monza, quindi, sarà il «la va o la spacca» per la squadra di Amon. Se la vettura si qualificherà verrà portata in Nord America.

Erano corse voci che Amon fosse stato a Silverstone per provare una BRM e che Dalton avesse abbandonato il team, ma Chris nega entrambe le cose. Dice che gli era stato offerto di provare una BRM, ma che per ora non si è mai neppure seduto nell'abitacolo della vettura. Quando gli è stato chiesto se, in caso di insuccesso della sua vettura a Monza, accetterebbe una guida con la BRM, ha risposto di non esserne sicuro.

FESTIVAL, e INCONTRI con la PISTA aperti a tutti nella GRANDE SETTIMANA monzese del brivido

# Si teme l'invasione

MONZA - All'A.C. Milano si trema in previsione della folla record di oltre centotrentamila persone che da giovedì prossimo si riverserà attorno all'Autodromo di Monza. Si parla di 40 treni speciali dell'Austria, 300 pullman dalla sola Lugano. Addirittura c'è chi calcola che in totale, con tutti i mezzi, saranno a Monza 40 mila tifosi svizzeri e 20 mila austriaci. L'incubo maggiore è per le rotture delle reti di recinzione ora raddoppiate e per le non imprevedibili invasioni della pista sia al termine che durante la corsa. A questo scopo si è chiesto alle autorità di rinforzare notevolmente i contingenti di forze dell'ordine da destinare all'Autodromo nei prossimi giorni.

Di suo l'A.C. Milano avrà a disposizione un esercito di almeno 800 persone, per provvedere a tutte le operazioni necessarie in pista e fuori. La Grande Settimana del Festival monzese è iniziata venerdì 31 agosto, con l'inaugurazione della «Mostra delle vetture Sportive», che espone auto di tutte le categorie, fra le quali la Matra-Simca campione del mondo Marche, la Gulf gr 7 di Bell-Hailwood, l'Alfa 33tt12 di Andretti-Merzario, la March Formula 1 e la Lancia Stratos di Münari-Mannucci.

Il Festival proseguirà con il seguente calendario:

**LUNEDI' 2 SETTEMBRE** 14,30-18,30 e 21-23,30 **INCONTRI CON LA PISTA** (ogni automobilista può con la propria vettura girare sulla pista con rilevamento dei tempi).

**MARTEDI' 3** 14,30-18 (incontro con la pista) 21-23,30 prove libere in pista per spettatori con vetture Autobianchi.

**MERCOLEDI' 4** 9-12 prove libere «F. Italia» e «F. Renault» - 21-23,30 **CORSA «F. 850».**

**GIOVEDI' 5** - 9-12 - prove libere «F. Italia» e «F. Renault» - ore 21-23,30 prove libere in pista per spettatori con vetture Innocenti

**VENERDI' 6**, oltre il programma delle gare vere e proprie (vedi pag. 35) alle ore 21-23,30 prove libere in pista per spettatori con vetture Fiat.

**SABATO 7** - ore 21-23,30 - proiezione di due film motoristici.

## La classifica COPPA costruttori mondiale F.1

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	TOTALE
Ferrari	6	6	—	9	6	3	—	9	6	3	9	2	59
McLaren	9	9	4	4	9	2	3	4	1	6	—	6	57
Tyrrell	1	—	3	2	4	6	9	2	3	9	6	—	45
JPS Lotus	—	4	—	—	—	9	—	—	9	4	3	—	29
Brabham	—	—	9	—	—	1	—	—	—	2	4	9	25
BRM	2	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	10
Hesketh	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	8
Shadow	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	1	—	7
March	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	1	6
Surtees	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Iso Marlboro	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Lola	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1

## Perchè niente G. P. ITALIA sui video tedeschi

STOCCARDA - I molti milioni di sportivi dell'automobile tedeschi non vedranno le riprese del Gran Premio d'Italia di F. 1. Perché?

Da circa un mese è in atto una vera e propria guerra fra lo sport e la televisione. Al termine dei campionati mondiali di calcio, le «due grandi» dei tre programmi tedeschi, «ARD» (1. e 3. programma) e «ZDF» si sono ritirate dietro le barricate: la pubblicità, che assume sempre più enormi proporzioni, non dovrà più essere trasmessa sullo schermo

ROMA - Il GP d'Italia sarà teletrasmesso in diretta sul 2. programma TV domenica 8 settembre dalle ore 15,15, cioè un quarto d'ora prima del via. Il collegamento dovrebbe concludersi alle 16,50 perché dopo ci sono gli europei di atletica (un'ora e venti è un tempo-limite: basta un ritardo del via e la nostra TV cosa vuol fare: lasciare la corsa sospesa nel risultato per i telespettatori? n.d.r.).

La trasmissione sarà in eurovisione per le tre TV svizzere, l'Austria e la Spagna, via satellite per il Sudamerica. Telecronisti: Piero Casucci e (dai boxes) Mario Poltronieri.

televisivo! Ed è per questo che in occasione del GP d'Austria, i campionati europei di nuoto di Vienna non sono stati trasmessi.

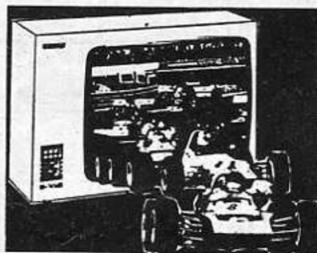
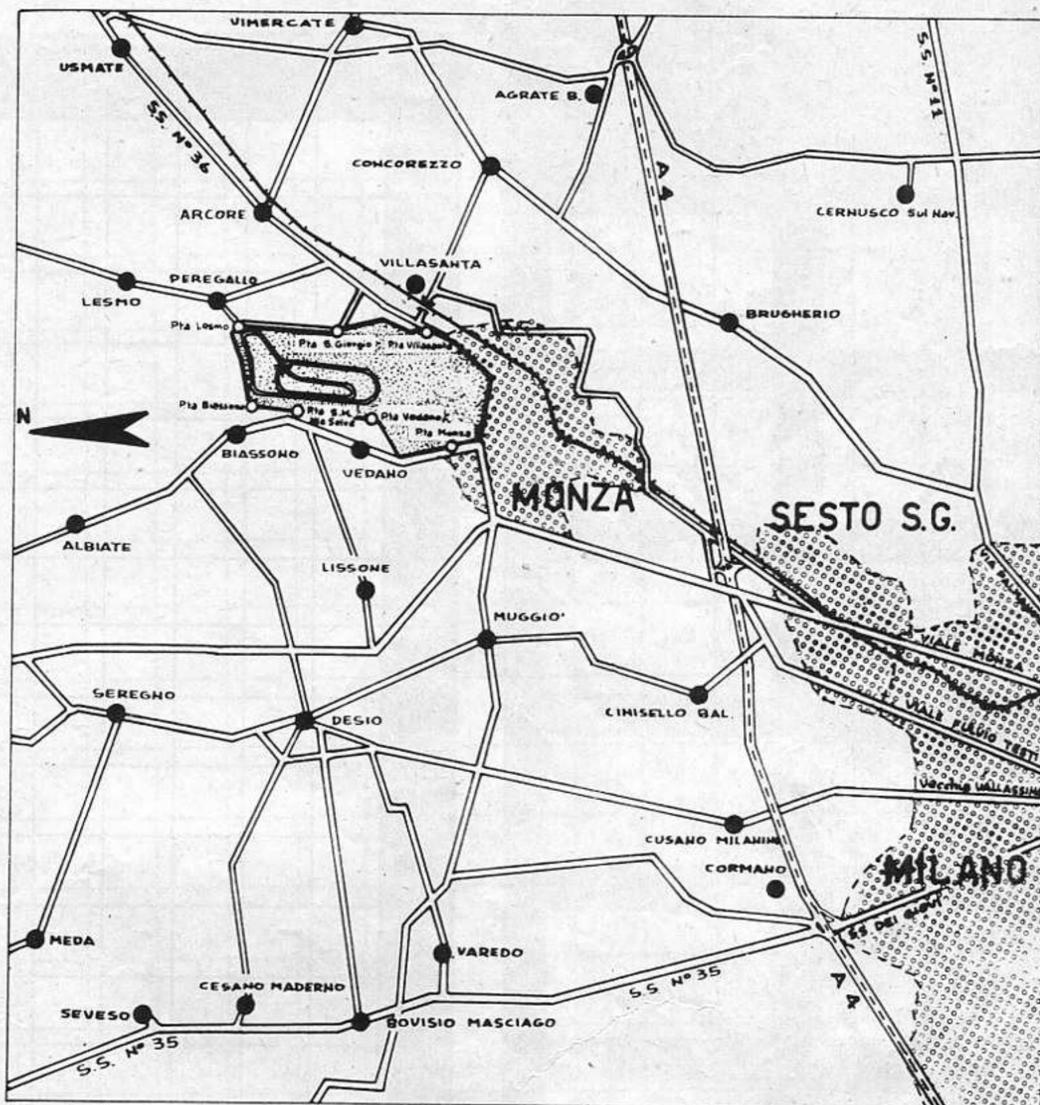
Per la stessa ragione anche lo sport automobilistico che, come ben si sa ha una importanza fondamentale dal punto di vista pubblicitario e che in qualche modo non può vivere senza questa pubblicità, non troverà più posto nelle trasmissioni televisive. Ai responsabili delle grandi società non interessa nulla dello sport: se non sarà possibile

• I BIGLIETTI sono praticamente quasi esauriti. Gli unici che si può ancora sperare di trovare, acquistandoli ai posti di prevendita di Porta Vedano, sul viale proveniente da Porta Monza e sul viale proveniente da Porta Villasanta, sono i seguenti:

- Tribunette laterali di rettilifilo L. 6.000
- Gradinata int. curva parabolica L. 4.500
- Gradinata est. curva parabolica L. 5.000
- Prato L. 2.500



## Speciale F1



## MOTO RAMA

## La diretta TV sul 2°

• In occasione dello svolgimento del 45. GRAN PREMIO D'ITALIA, funzionerà uno SPECIALE SERVIZIO DI AUTOBUS con partenza DA MILANO (Piazza del Duomo) e arrivo A MONZA, Autodromo a Porta S. Maria alle Selve a Biasano. LE PARTENZE avverranno alle ore 9 - 10 - 11 - 11,30 - 12 - 12,30 - 12,40 - 13 - 13,20 - 13,40 - 14 - 14,20 - 14,30 e 14,50. Con partenza, invece, dalla stazione Marelli della Metropolitana a Sesto S. Giovanni, funzionerà un altro servizio di autobus, con partenze alle ore 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 14,30 e 15.

• Per chi vorrà usufruire dell'AUTOMOBILE, le vie D'ACCESSO sono le solite a seconda del luogo di provenienza.

• Per il DEFLUSSO, seguire, ove possibile, gli stessi itinerari dell'andata; in qualche caso può essere conveniente percorrere itinerari più lunghi che però serviranno ad evitare ingorghi e noiose perdite di tempo.

• Appositi cartelli di indicazione segneranno i percorsi all'interno e all'esterno del Parco.

E', tuttavia, **IMPORTANTE** ricordare che:

— occorre presentarsi ai cancelli dell'Autodromo già muniti di biglietto;

— è obbligatorio depositare le autovetture negli appositi parcheggi per tutto il periodo di permanenza nell'autodromo; un servizio di trasporto pubblico «GRATUITO» ed ininterrotto permetterà lo spostamento degli spettatori da viale Vedano sino alla zona di Lesmo;

— le autovetture lasciate in sosta lungo le strade saranno prelevate con il carico attrezzi, essendo indispensabile la massima libertà di movimenti per i mezzi di soccorso.

• Sarà, inoltre, a disposizione degli spettatori un grande PARCHEGGIO ESTERNO in corrispondenza della passerella pedonale Dunlop, dove si potrà lasciare l'automobile ed accedere a piedi all'interno dell'autodromo anche attraverso la porta di Lesmo-pedoni.

fare pubblicità, non si farà sport!

Del resto anche in Germania succede quasi la stessa cosa ed è noto che per i Grandi Premi nessuna pubblicità di sigarette deve apparire sulle monoposto in gara, avendo dovuto i fabbricanti, che pure sono fra gli sponsor di maggior peso nello sport automobilistico, firmare un contratto in tal senso. Il capo dell'opposizione al Bundestag, Helmut Kohl ha detto che «vuole occuparsi di questa strana e comica faccenda».



**F. ITALIA**



**F. RENAULT**

Quella di Monza sarà per la Formula Italia la seconda gara valida per il girone finale, dopo quella di Magione di questa domenica. Per la classifica del Trofeo, i risultati utili delle semifinali sono 2, quelli del girone finale saranno tre, cosicché al termine della stagione saranno presi in considerazione i cinque migliori risultati.

Attualmente, al comando è Lamberto Leoni, che proprio l'anno scorso, nella medesima occasione di una gara di F. Italia come prologo del Gran Premio, ebbe modo di mettersi definitivamente in luce di fronte a colleghi ben più affermati, come Martini e Truffo.

Alle sue spalle l'irriducibile Roberto Farneti, che con Brancatelli e Sottanelli (per ora alle sue spalle in classifica) completa la terna dei tre piloti meglio piazzati della scuderia Nettuno.

Giunte ormai alla loro 15. prova le neoposte di F. Renault si daranno appuntamento a Monza (pare che saranno circa un'ottantina) come al solito prima del Gran Premio: ormai il loro Challenge appare deciso per le prime posizioni (restano ancora sei gare da disputare) con Didier Pironi nettamente in testa e con un vantaggio quasi incolmabile per gli inseguitori. Pironi è l'uomo nuovo della EIF, giovane di 22 anni, che al volante della Martini MK 14 preparata da Bosion ha raggranellato ormai 139 punti: dietro di lui lottano per la seconda posizione le due Martini della UFP Targa di Marc Sourd e Dany Snobeck rispettivamente a 105 e 102 punti. Segue ancora Courdec e Dallest: il primo grande sconfitto del Challenge di quest'anno e il secondo, con vettura gemella di Pironi, giovane promettentissimo alla sua prima stagione di gara.

Prova del 9 degli errori CSAI  
lo squilibrio del girone finale

**INVALIDABILE  
il Trofeo F. ITALIA**

ROMA - Il dottor Saliti può tranquillamente continuare a minimizzare il peso che AUTOSPRINT ha nell'ambito dell'automobilismo — come con una espressione pepata ha avuto modo di riferirci recentemente — ma, ragionando con lo stesso metro, non può continuare a sostenere che « il Trofeo della F. Italia non vede minata la sua regolarità pur se i piloti "pari" hanno disputato una gara in meno ». L'imperturbabilità (e l'espressione dovrebbe essere più pesante), l'acquiescenza unita al desiderio di volere a tutti i costi minimizzare una tanto palese ingiustizia gridano veramente vendetta.

Al limite possiamo arrivare a capire la « mancanza di fantasia » nella ricerca di una gara supplementare con un mese e mezzo (almeno) di tempo ma l'atteggiamento di pressoché totale indifferenza dimostrato dalla CSAI è una vera offesa nei confronti dei piloti.

Oltre a tutto la incomprensibile presa di posizione non è costata nemmeno la seccatura di dovere rispondere con plausibili argomentazioni alle loro eventuali lamentele. Queste in pratica non ci sono state e nemmeno ci saranno perché i piloti della F. Italia sono notoriamente soggetti ad una forma di paternalistica subordinazione di tipo del tutto particolare. In effetti non hanno molta possibilità di fare valere le loro ragioni perché è loro impedito qualsiasi tipo di civile reazione, pur nel rispetto dell'ordine costituito, senza rischiare di incorrere in provvedimenti particolari, squalifica compresa. Inoltre non possono rilasciare dichiarazioni di alcun genere, a meno che queste non siano più che innocenti.

Per questa ragione, interpellando Brancatelli e Pedersoli, i piloti più scottati dall'assenza della settimana gara assieme a Giacomelli, ci è parso giusto invitarli alla moderazione prima ancora di ascoltare il loro parere. La lotta per ridare giustizia sportiva ad un campionato per ora compromesso è ancora aperta ma è chiaro che se i due piloti si fossero sfogati in modo un po' pepato, l'avrebbero persa in partenza.

Brancatelli e Pedersoli comunque non stanno certamente dormendo sonni tranquilli. Avevano puntato molto sul campionato senza lesinare nella preparazione e perdendo molto tempo nelle trasferte. Hanno vinto entrambi una gara e la ricerca della seconda vittoria per potere disputare il girone finale nelle condizioni di Leoni e Farneti assume una importanza fondamentale. In caso contrario questi ultimi dovrebbero essere considerati le « teste di serie » mentre a loro spetterebbe solo il ruolo di outsider di lusso.

Dice infatti Brancatelli (24enne studente di ingegneria, torinese, alla sua seconda vera stagione dopo un assaggio nel '72): « A stagione inoltrata ho trovato l'aiuto della Baravelli Giocattoli che mi ha consentito di avere buone speranze per il risultato finale. Però puntavo al punteggio pieno nel girone eliminatorio mentre ora la sperequazione della quale siamo stati oggetto mi ha tolto molte possibilità. Sono veramente allibito. Ma non si rendono conto che in queste condizioni il campionato non può essere valido? Se c'è stato un errore da parte della CSAI che non ha colmato i vuoti organizzativi devono per forza andare fino in fondo ed annullare la validità dei due gironi. Oppure ripartiamo tenendo conto di un solo risultato. Mi rendo conto che in questo caso tiro acqua al mio mulino ma così come stanno le cose non vedo molte altre soluzioni. A questo punto però ho l'impressione che non si voglia cambiare idea solo per una ragione di principio perché in un mese e mezzo di corrette interpellanze credo di avere perso solo il mio tempo. Ripeto comunque che la settimana gara deve saltare fuori: ci facciano correre anche in settembre od ottobre ma devono darci quest'ultima possibilità ».

Sullo stesso tono il parere di Pedersoli

(24enne di Boario Terme, anch'egli alla seconda stagione di gare) piuttosto demoralizzato per l'impossibilità di ottenere giustizia. « In queste condizioni verrebbe voglia di smettere di correre perché tanto dobbiamo accettare tutto quello che ci ordinano, sempre nell'impossibilità della minima reazione. Pensare che il campionato non cambi quando noi abbiamo una gara in meno sa molto di beffa. Anch'io sono del parere che ora il girone eliminatorio non ha alcun valore. Devono darci la settimana gara: anche fra due mesi! E pensare che in agosto avremmo corso dovunque, magari in una specie di gara aperta solo a noi pari ».

Parole giustissime queste ultime che ci richiamano alla mente una proposta degli organizzatori di Magione, disposti a mettere in piedi una gara in fretta e furia a condizioni di assoluto favore. Perché la CSAI non si è resa disponibile? Forse perché agosto è il mese consacrato solo alle ferie? Fino all'ultimo poi si è sperato nella fantomatica gara di Misano del 25 scorso. Il lunedì successivo, una volta che la speranza si era rivelata vana, abbiamo interpellato il dottor Saliti pensando ingenuamente che il vuoto avesse fatto finalmente sentire il suo peso in sede CSAI.

Purtroppo ancora una volta la delusione è stata totale. « Il problema per noi è chiuso — ci ha detto il super-segretario — Domenica inizia il girone finale e non c'è più niente da fare. Noi abbiamo fatto il possibile ma dal momento che occorre un preavviso di trenta giorni per le gare di campionato, non c'era soluzione. Ed ora mi scusi ma vedo che la discussione sta diventando accademica e mi chiamo sull'altra linea ».

C'è molto da aggiungere? Per fortuna non tutti alla CSAI la pensano allo stesso modo ed è stato consolante ascoltare il parere di un altro personaggio piuttosto in vista ma che per carattere preferisce sempre evitare la pubblicità, positiva o negativa che sia. « Il fatto purtroppo è molto grave — ci ha detto — C'è veramente il rischio di vedersi invalidare tutto. Non so come siano andate le cose che non sono di mia competenza ma di fronte ad un fatto del genere la regola dei trenta giorni poteva benissimo essere saltata. Tanto i piloti della F. Italia sono tutti perfettamente inquadrati e sarebbe stato sufficiente informarli con precisione della decisione di mettere in piedi la settimana gara ».

Infine c'è da segnalare un (tardivo) interessamento da parte dell'ANCAI che sembra intenzionato a trasformare la « seconda » del girone finale (Monza, 8 settembre) in quella tanto agognata per i numeri pari. Sarebbe certamente l'ideale e crediamo che il girone finale non ne soffrirebbe. Resta da vedere come reagirà la CSAI ed anche che cosa diranno i piloti « dispari » che naturalmente traggono profitto dall'attuale situazione.

Il «Cacini» della CSAI (il personaggio di riferimento è famoso nella galleria dei simboli malinconicamente inutili della boxe romana) può continuare a convincere se stesso e qualche giullare dello scarso peso di AUTOSPRINT nello sport automobilistico. A noi basta aver peso presso chi conta sul serio in questo sport: cioè i piloti che lo praticano e gli appassionati che lo esaltano. Gli scaldapoltrone non contano. Alla lunga i primi riusciranno — prima o poi — a spazzar via (democratizzazioni controllate quanto si vogliono) coloro che non solo sbagliano (a getto continuo) ai tavolini burocratici, ma che insistono spocchiosamente e infischiarci dei propri errori. Per l'ormai screditata Commissione (poco) Sportiva in carica a via Solferino 32, Roma, non occorre un... Watergate. Basta un... «closed».

**GLI ISCRITTI con i NUMERI di GARA**

- 1 Giuseppe BOSSONI
- 2 Lamberto LEONI
- 3 Giulio REGOSA
- 4 G. Franco BRANCATELLI
- 5 Roberto FARNETI
- 7 Corradino SOTTANELLI
- 11 Enrico GRIMALDI
- 14 « Mitia »
- 15 William CESARINI
- 18 Massimo BURATTI
- 23 G. Battista COZZARI
- 24 Cesare SERENA
- 28 Gianni ABATE
- 32 Pio PERUZZI
- 34 Attilio LOMBARDI
- 35 Sandro RICCITELLI
- 36 Oscar PEDERSOLI
- 38 « Lucio »
- 42 Stefano PICCOLOMINI
- 44 Tarcisio RIVA
- 48 Roberto CAMPOMINOSI
- 49 « Carlo Alberto »
- 52 Antonio CASTIGLIONI
- 53 Renzo LODOLA
- 56 Roberto NAVA
- 57 Alfonso GIORDANO
- 58 P. Giuseppe SARALE
- 61 « Il Liscio »
- 63 Massimo MARIANI
- 64 Piergiorgio NEGRO
- 65 Renzo ALVISI
- 66 Sergio SIMONETTI
- 68 Mario BRANCA
- 71 Giuseppe CAFARELLA
- 72 Giorgio MIOLO
- 76 Mario BERTOLINI
- 78 Furio BOCCALERO
- 79 Claudio GIORDANO
- 83 Glauco PAGANELLI
- 84 « Rino Loino »
- 85 Claudio PIZZI
- 86 Maurizio TIBURZI
- 88 Gianni FRANCO
- 89 Franco FABERI
- 91 Francesco BERGAMI
- 92 Bruno GIACOMELLI
- 96 Alberto BRESSA
- 98 Angelo BAIGUERA
- 99 Andrea FOSSI
- 102 Pierfranco VIOLA
- 104 Francesco FERRARETTO
- 105 Walter LELLI
- 106 Giovanni HOZ
- 109 Vincenzo DI STEFANO
- 111 Adolfo BELLINI
- 115 Mauro TRIZZINO
- 116 G. Luigi PAGNONCELLI
- 117 Massimo CORRACETTI
- 118 Mauro TRICERRI
- 119 Franco PERUZZI
- 122 Fiorino FIORINI
- 124 « Pietro »
- 138 Piero ROSSINO
- 144 « Hego »
- 146 Livio PONZONE

- 1 PIRONI Martini MK 14
- 2 COCHE Martini MK 14
- 3 SNOBECK Martini MK 14
- 4 SOURD Martini MK 14
- 5 DALLEST Martini MK 14
- 6 PILET Hampe 74
- 7 COUDERC Martini MK 14
- 8 MATHIOT Martini MK 14
- 9 JALLOT AGS 74
- 10 MOREL Martini MK 14
- 11 SAULNIER Martini MK 14
- 12 YVER Martini MK 14
- 14 LANGLOIS Martini MK 14
- 15 BOCHET Martini MK 14
- 16 THIEVIN Martini MK 11
- 17 FEITLER Martini MK 14
- 18 HARAN Martini MK 14
- 19 DUBOIS Martini MK 14
- 20 RAULET Martini MK 11
- 21 RIVIERE Martini MK 11
- 22 DORCHY Martini MK 14
- 23 MAILLARD AGS
- 24 SCHLESSER Martini MK 11
- 25 PEIRE Martini MK 11
- 26 GICQUEL Martini MK 14
- 28 GABREAU Martini MK 14
- 29 LOMPECH Cusson 74
- 30 RUDIN Martini MK 11
- 32 BUSSEREAU Alpine A 366
- 33 LE BRIS Alpine A 366
- 34 RICCI Martini MK 11
- 36 NICOL Martini MK 11
- 38 BEAUCHEF Martini MK 11
- 40 MORRISSEY Erjje
- 42 CHAMBON Martini MK 11
- 44 MAOHERBE Martini MK 8
- 45 BOYER Martini MK 14
- 47 CLAUS Hampe 73
- 48 JUMELLE Martini MK 14
- 54 LACOSTE AGS
- 55 FAUVEAU Martini MK 11
- 56 BESQUEUT Guepara RC3
- 58 GUICHARD Martini MK 14
- 59 VERNAY Martini MK 8
- 60 CASTANG Martini MK 11
- 62 MOREAU Tecno FP 120
- 64 CAVALIERE Tecno
- 65 BURGNARD Griffon FR 74
- 68 SALOMON Martini MK 14
- 69 TOURAND Martini MK 10
- 72 CARRON Griffon FR 74
- 74 RUBIO Martini MK 11
- 75 SAVARY Griffon FR 74
- 77 THAON Martini MK 11
- 82 LEGAL Cusson
- 85 CAUQUIL Le Gallen
- 93 CEVASCO Alpine A 366
- 95 LEVEUF Hampe 73
- 98 CARON Martini MK 11
- 99 COGNET Cusson
- 102 LEGROS Cusson
- 108 PECQUEUR AGS
- 111 SOQUET Pigmer
- 121 FERRIER Lola T 340
- 122 BON Lola T 340
- 126 SPENGLER Martini MK 11