

LEGGETE SUBITO

ASSOLUTO sprint



DA PAGINA 5

FREUD a 300 all'ora

DA PAGINA 8

ANATOMIA di MONZA



DA PAGINA 10

31 DOMENICA SPRINT

49 KARTING

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

67 COMPRA VENDITA

## Abbiamo letto...

● CHI SE NE INTENDE - «...La differenza sostanziale fra Ferrari e Alfa Romeo è che nel campo delle corse la prima, in mezzo a qualche stonatura riesce spesso a cavar fuori l'acuto, mentre la seconda non ha mai avuto la soddisfazione di sentire il loggione spellersi le mani per gli applausi...». Chi c'era a Monza il 25 aprile di quest'anno?

● TESTIMONI OCULARI - «... spiace per i denigratori, ma la spia del contagiri di Lauda era ferma a 12.100, mentre il regime massimo dei motori Ferrari F. 1 è di 12.500 giri...». Si dà il caso che le spie dei contagiri, con il nuovo sistema del limitatore elettronico, non esistano più!... Ma, evidentemente, questo l'ing. Ferrari si era dimenticato di spiegarlo al compiacente giornalista!

● COERENZA - «... due inconvenienti banali (quelli accusati dalle Ferrari a Monza n.d.r.) se si vuole, ma non certamente determinati dal ritmo mantenuto dai due piloti che sono stati ingiustamente accusati di aver superato i limiti imposti (allora c'erano dei limiti! n.d.r.)... A questo punto bisogna proprio che la Ferrari catechizzi opportunamente Lauda...».



● Sentita sul podio di Monza: « Per favore, per favore, indicatemi Merzario, non lo riconosco... » era l'avv. Carpi, presidente dell'ACI, che chiedeva questi lumi. Ma come, ha la memoria così labile? Ma non l'ha premiato appena quattro mesi fa, alla vigilia della 1000 KM di Monza, come Campione d'Italia assoluto (come documenta questa foto)? O forse non lo vide bene, perché Merzario non... lo guardò in faccia (per protesta contro l'atteggiamento dell'ACI nei confronti delle automobili, degli automobilisti e della velocità).

● Scrisse tempo fa Indro Montanelli: troppi italiani non sono servili per necessità ma per vocazione. Veniva fatto di ripensare a questa massima, scorrendo nei giorni scorsi giornali che si sono affannati a trovare alibi al risultato ferrarista monzese. Ma non solo a quello. Prendete il « Corrierone ». Nel passato non si è certo distinto per tenerezza nei confronti dell'Autodromo di Monza, come verso gli organizzatori dell'AC Milano. Martedì, dopo il G.P., è invece sceso autorevolmente in lizza per spiegare, al colto e all'inclita, che giammai l'incasso del G.P. era stato così favoloso come qualcuno aveva fatto credere (leggi AUTOSPRINT). E si precisava che, al massimo, ci saranno stati 55 mila paganti (perché i « portoghesi » sono stati più di quelli che... abitano in Portogallo). E' veramente suggestiva l'affermazione, anche perché è stato lo stesso direttore dell'AC Milano che, subito dopo la gara, ha dichiarato ai giornalisti che erano stati visti 105 mila biglietti da mettere in vendita e ne erano stati venduti oltre 80 mila. In più poi, come avevamo sottolineato, ci sono da contare i biglietti per l'ingresso delle macchine (che non erano poche). Ciò non perché c'è invidia per il brillante risultato dell'AC Milano, ma perché è solo tempo di smetterla nel minimizzare l'effettiva portata di entusiasmo per lo sport automobilistico. D'altro canto, se l'AC Milano ci rimette proprio con il G.P. perché allora difenderlo a spada tratta dalle ambizioni di altri organizzatori italiani? Non vorremmo comunque che la consistenza effettiva dell'incasso fosse direttamente proporzionale alla voce « manifestazioni sportive » che figura nel bilancio preventivo dell'AC Milano e che porta per il '74, la bella cifra di circa 200 milioni (di deficit).

# La passerella di REGAZZONI

● Forse a molti lettori è apparsa una boutade quella che hanno letto, proprio in questa pagina lo scorso numero, sulla possibilità che uno o tutti e due i piloti Ferrari potessero disputare il Giro d'Italia automobilistico al volante di una vettura Abarth, nel quadro del gemellaggio, tra le « dipendenti » Fiat. E invece non si tratta di una boutade, anzi posso confermare che sarà certamente Clay Regazzoni il pilota preferito in questa « concessione » all'ing. Aurelio Lampredi. Al momento, diciamo che Clay Regazzoni disputerà il Giro d'Italia al volante di una Fiat X-1/9, perché non

c'è ancora la certezza che venga pronto il « mostro » derivato dal cocktail speciale di maxi-vetture Fiat, cioè la SE-030 della quale già ho scritto. La scelta su Regazzoni è caduta probabilmente perché ormai si spera che possa essere lui il campione del mondo. Così quella che comincerà nella settimana dopo il GP Stati Uniti, si spera diventi una passerella sulle strade d'Italia per festeggiare il (certamente simpatico) pilota ferrarista che si spera riporterà a Maranello un casco da oltre un decennio dimenticato.

● Alla vigilia del G.P. d'Italia in un paesino vicino Milano si svolse una grande serata a favore della Croce Rossa, alla quale hanno partecipato i più noti piloti e team-managers già presenti a Monza. C'erano, tra gli altri, Fittipaldi e Merzario. E' c'era anche Frank Williams, il manager del pilota comasco. Questi, a precisa domanda di uno spettatore, disse sui programmi '75: « Mi difenderò con le... armi se qualcuno mi vorrà portare via Arturo! ».

● I commissari tecnici nelle gare di F. 1 sono ormai praticamente disoccupati. Anche a Monza il giorno delle verifiche il signor Mc Intosh, segretario dell'Associazione Costruttori e GPDA, si è premurato di recarsi da Galmanini & C. per informarli che non si desideravano verifiche sulle macchine: tutti i costruttori garantivano il perfetto fair play l'uno verso l'altro! Parola di re. In compenso dopo la corsa sono ricominciati i mormorii (al solito inglesi) per la strapotenza iniziale delle Ferrari. Non sarebbe ormai il caso di evitarci questi fair play-alibi e arrivare, una volta per sempre, a un più serio comportamento magari senza garanzie di clan?

● Siamo al Nurburgring, alla vigilia del G.P. di Germania. L'euforia nel clan Ferrari è tale che il suo super d.s. propone già l'invito ai giornalisti per ritrovarsi la sera a un grande pranzo di festeggiamento in onore del vincitore (in

quel momento le prove non lasciavano dubbi che sarebbe stato Niki Lauda). Poi si sa come è andata: vinse Regazzoni. Il pranzo (generale) quella sera non ci fu.

● A richiesta della Associazione Costruttori F. 1 i garages di Monza sono stati tenuti rigorosamente sgombri da macchine anche di piloti o di altri componenti delle varie squadre. Infatti si circolava meglio del solito. Ma il primo giorno di prove Colin Chapman, imperterrito, voleva entrare a tutti i costi con la sua vettura privata. Fu necessario che il rag. Tavoni gli sventolasse sotto occhio l'impegno imposto (in inglese) proprio dall'Associazione Costruttori agli organizzatori per questo veto.

● Mattina di sabato, nel recinto box. Incontro Carlos Reutemann: « Allora, Marcelo, facciamo arabia-re el comendatore?!... ». Un sorriso furbo brilla negli occhi del pilota-divo d'Argentina. Il suo giocare al gatto col topo con le Ferrari fino a quel momento ha stupito tutti. « Altro che farlo arrabbiare, non l'hai fatto venire a Monza... » gli rispondo. « Oh, non dire così... ». Certo che nel tardo pomeriggio, dopo che Lauda gli aveva soffiato la pole position, fu visto Carlos confabulare fitto con il « connazionale » Cristiano Rattazzi. E l'incontro si concluse con una gran pacca sulle spalle. Molto dopo si è saputo che sia Reutemann che Pace dovrebbero correre nel '75 per la Ferrari sulla resuscitata 312 sport.

● Mattina del sabato (monzese). L'eliporto dell'autodromo è pronto a ricevere l'elicottero-jet dell'avvocato Agnelli. Ma, all'ultimo momento, arriva la notizia che il presidente della Fiat e della Confindustria ha rinunciato al viaggio. Forse, visto che Ferrari aveva mantenuto il suo « dispetto » contro i tifosi che lo avevano fischiato due anni fa e non era venuto a Monza, ha voluto evitare di venire a « rubare » il trionfo al permaloso « Penna bianca ».

● A proposito di gomme. L'anticipazione di AUTOSPRINT sul « falso » obiettivo del ritiro della Firestone dalle competizioni sembra ormai confermata. Pare assicurato che sarà Chapman ad avere l'esclusiva delle gomme Firestone (con ricco appoggio finanziario) per la F. 1 '75.

● Psicotifo. La notte della vigilia del G.P., un robusto gruppo di tifosi ferraristi ha fatto una barabanda d'inferno sotto le finestre dove dormiva Reutemann.

● Il padre di Gabriele Serblin, grande appassionato di equitazione, ha messo nome « Brabham » a un suo cavallo. Ma, giorni, fa, l'ha tradito su un ostacolo. Ha dovuto chiamare il figlio in soccorso.

● Visti a Monza covarsi con gli occhi le Ferrari (e anche a parole) Maurizio Flammini e anche Gabriele Serblin. Nessuno però ha avuto il coraggio di ricordargli la recente frase-ammonimento di Re-

gazzoni: « I piloti italiani si debbono dimenticare della Ferrari... »

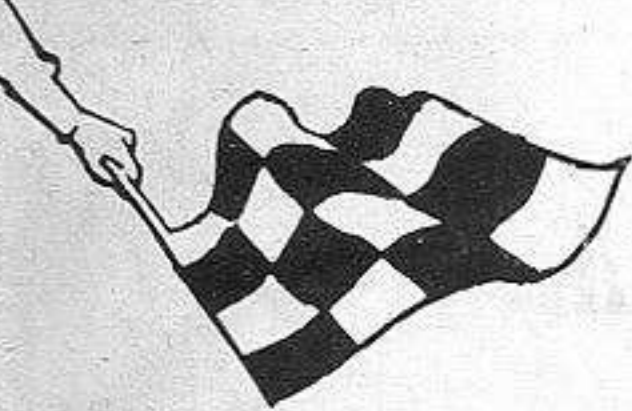
● Il mancato arrivo del « vecchio » ha costretto tra l'altro tutto lo staff Goodyear a spostarsi a Maranello, perché c'era da presentare al boss il nuovo capo della divisione corse Europa, che diventa sempre più importante se l'anno prossimo sarà una sola Casa di gomme a fornire pneumatici da corsa. Come dire: vinceranno il pilota e la macchina che saranno più simpatici alla Goodyear.

● ANDREA DE ADAMICH ha incrociato l'ing. ROGANO presidente della CSAI a Monza nel viale retrobox. Scambi di convenevoli. Uno spettatore (e lettore di AUTOSPRINT, evidentemente) che aveva osservato l'incontro, si è avvicinato a de Adamich, appena questi ha lasciato Rogano, e gli ha chiesto speranzoso: « Allora, allora gli ha dato la lettera di risposta?... ». Con evidente allusione alla nota questione del team azzurro F. 2. (vedi — ancora — pag. 65). Andrea ha dovuto disilludere il curioso lettore, ma continua, con tutti noi di AUTOSPRINT, ad attendere. Visto mai con queste Poste...

● A.A.A. Ufficiali di gara, principale Automobile Club emiliano, disoccupati, specifica abilità anche come segnalatori, disponibili (con divisa completa) per qualsiasi utilizzazione, magari anche come segnalinee di calcio.

Marcellino





# DOVE

## corriamo domenica



La  
**CERAMICA SANTERNO**  
di IMOLA

Vi presenta  
le manifestazioni in programma  
per la prossima settimana

### SETTEMBRE

### Le corse in calendario dal 18 al 22 settembre in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
18-22	Rally del Sherry	Spagna			●●●	Rally	Sclater-Liddon (Escort)
19	Trofeo Cadetti Agip	SIAS Monza	Autodromo di Monza di km 2,405	ore 21 ore 23	● F. Monza	Velocità in circuito	Aldo Cavallini (Lap)
19-20	Trofeo Tchen-Agopuntura Cinese	Scuderia Sporturismo	Autodromo di Casale	ore 10 ore 18,30	●	Autotorneo (finale)	
20-22	Rally di Bavaria	Germania			●●●	Rally	Hainbach-Biebinger (BMW 2002)
21-22	Corse all'Osterreichring	Austria	Circuito dell'Osterreichring di km 5,911		●●● T1, T2, FV, FSV, FF	Velocità in circuito	
21-22	Corsa a Santa Pod	Gran Bretagna			●●● Dragster	Accelerazione	
21-22	Salita del Klingenberg	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FV	Velocità in salita	
21-22	Salita di Schwabische Alb Neufen	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, FV, FSV, FF	Velocità in salita	
21-22	Salita di Montgueux	Francia			●●● Tg	Velocità in salita	Joliat (March) 1'11''82
21-22	Rally Tatry	Cecoslovacchia			●●●	Rally	
21-22	Rally del Condroz	Belgio			●●●	Rally	
21-22	34. Coppa Riviera di Ponente	AC Genova	Part. Torriglia Arr. Torriglia - km 180	ore 6 ore 11,40	●	Regolarità	Pelganta (HF 1600)
22	G.P. del Canada	Canada	Circuito di Mosport di km 3,957		●●● Camp. mond. pilotti F. 1	Velocità in circuito	Peter Revson (McLaren-Yardley) 1.59'04''085, media 158 e 283
22	Corsa a Silverstone	Gran Bretagna	Circuito di Silverstone di km 4,710		●●● T1, T2, Camp. europ. Turismo	Velocità in circuito	Ertl-Bell (BMW 3.0 Alpina) media 176,200 kmh
22	Euromarche 2000	AC Firenze	Autodromo del Mugello di km 5,244	ore 11 ore 18	●●● Camp. europ. 2 litri, FF	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
22	I Coppa Interserie	Aut. di Casale	Autodromo di Casale Monferrato di km 2,460	ore 10 ore 18	●●● Interserie F. Monza	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
22	Rallycross di Melk	Austria			●●●	Rallycross	
22	Slalom di Köln	Germania			●●●	Slalom	
22	Coppe AGACI	Francia	Circuito di Montlhéry		●●● T1, T2, GT3, GT4, S5	Velocità in circuito	
22	Salita di Puij-Major	Spagna			●●● Tg	Velocità in salita	
22	Coppa Agip	AC Milano	Autodromo di Monza Junior di km 2,405	ore 9 ore 17,30	●●● F3, F.lt. F. Mexico	Velocità in circuito	F. 3: Michel Leclere (Alpine Renault) F. Italia: Duilio Truffo
22	Coppa Nissena	AC Caltanissetta	Part. Monte Capodarso Arr. Xiboli - tot. km 10,200	ore 9 ore 13	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	« Amphicar » (Chevron B 23) in 4'52''9, media 125,367
22	Gara a Varano	AC Venezia	Autodromo di Varano de' Melegari di km 1,800	ore 8,30 ore 17	● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	« John-John » (Dallara Sport)
22	Trofeo Cargioli	Autocross Bottagna	Pista di Bottagna La Spezia	ore 14,30 ore 18,30	●	Autocross	

**DOVE NON CORRIAMO DOMENICA**  
annullata.

● 22 settembre: CATANIA-ETNA - annullata ● 22 settembre: COPPA AUTODROMO VALLELUNGA - rinviata al 29 settembre ● 22 settembre: COPPA DEL CHIANTI -

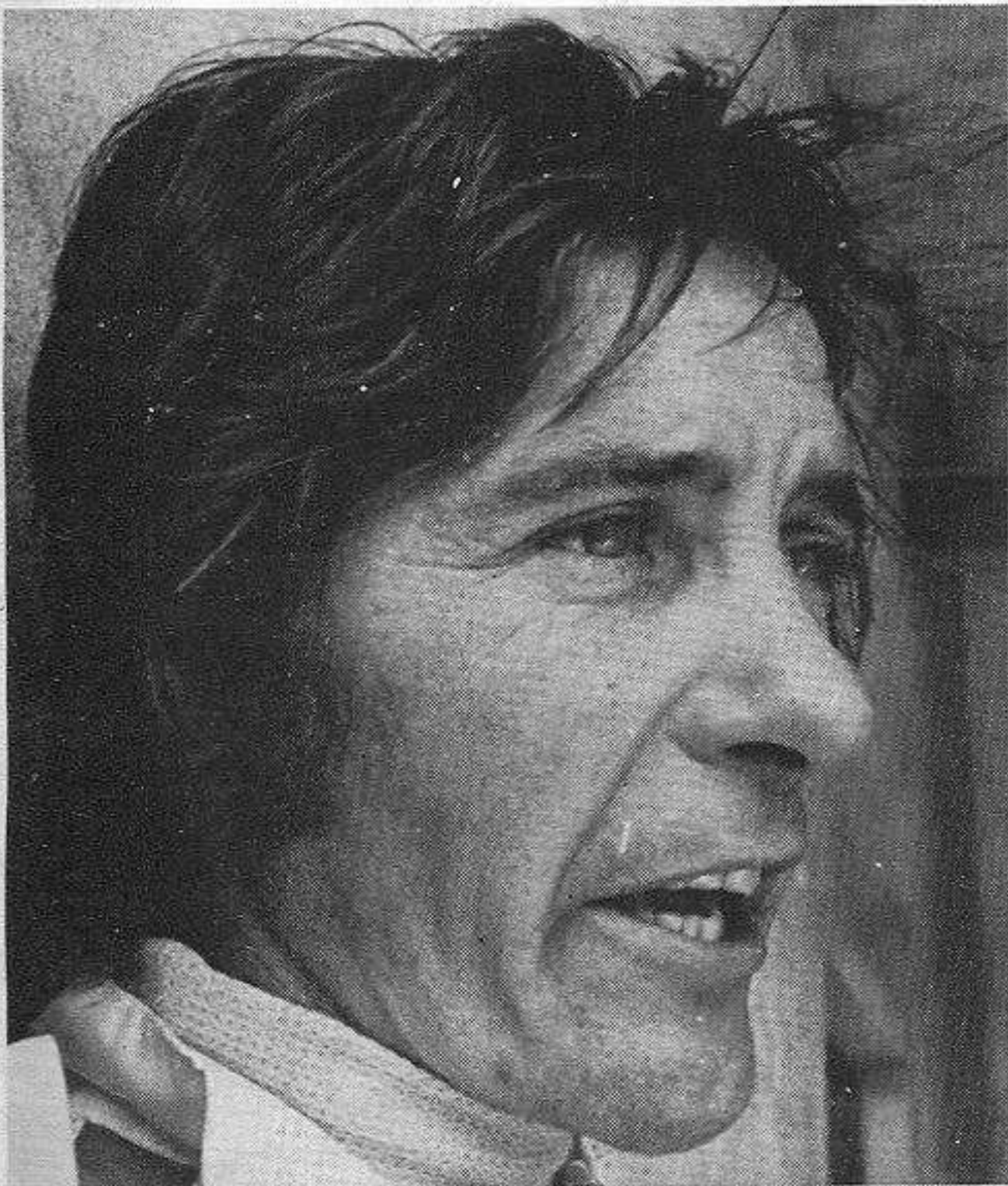


## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

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



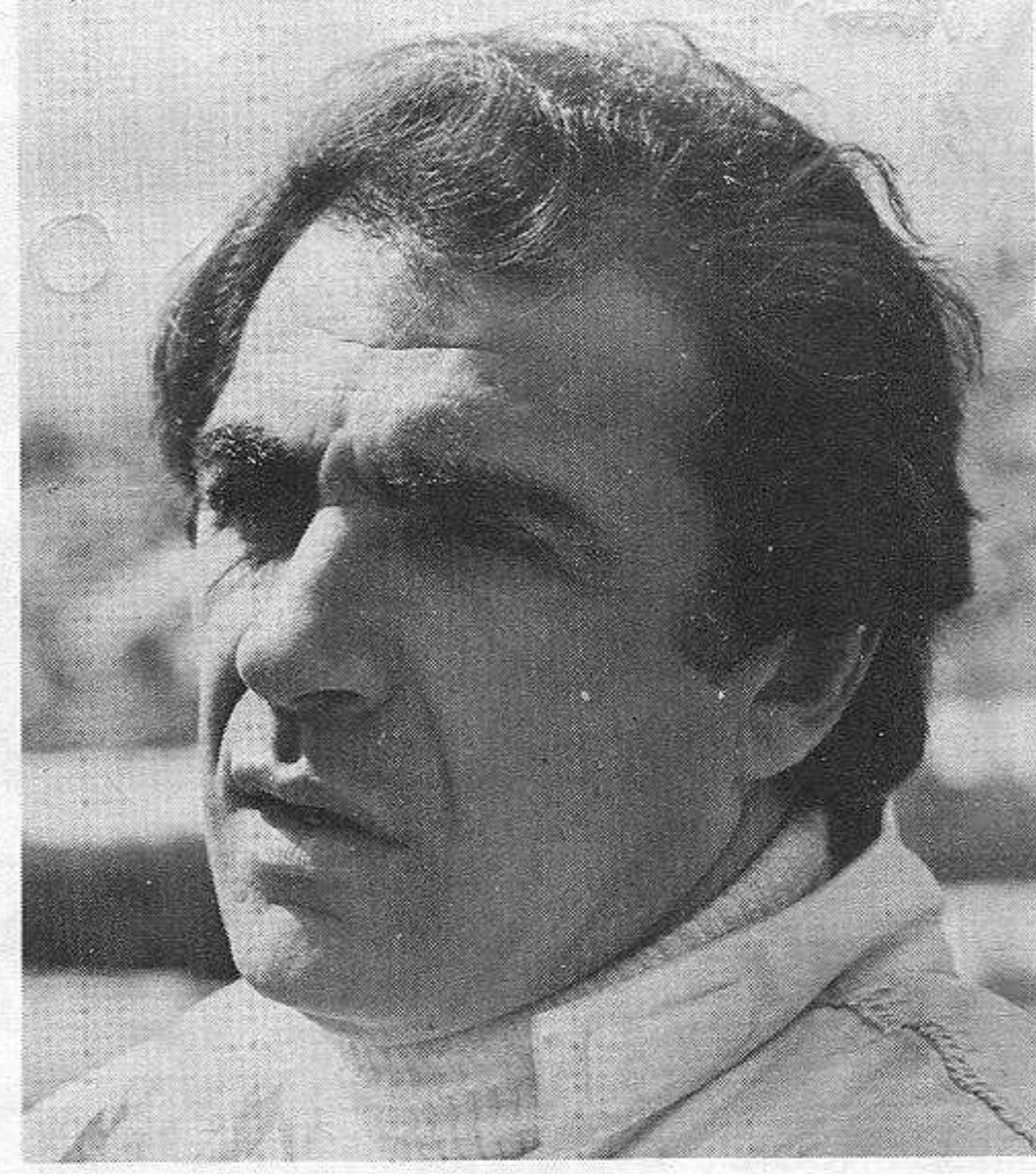
# CHI SARA' il CAMPIONE D'ITALIA 1974?



Arturo MERZARIO



Andrea de ADAMICH



Carlo FACETTI

# ASSOLUTO-sprint

## Classifica attuale del Campionato TRICOLORE ASSOLUTO

	Brasilia F. 1 3-2	B. Hatch F. 5000 16-3	Barcellona F. 2 24-3	GP SudAfrica 30-3	Coppa Sport Vallungo 7-4	Oulton Park F. 5000 12-4	1000 Km Monza 25-4	1000 Km Nurbur. 19-5	Coppa Sport Monza 26-5	1000 Km Imola 2-6	Salisburgo F. 2 2-6	Targa Florio 9-6	Mugello F. 5000 23-6	1000 Km Zeltweg 30-6	GP Lotteria F. 5000 30-6	Mugello F. 2 14-7	Euro 2000 Misano 21-7	Dubino F. 5000 28-6	GP Austria 18-8	1000 Km Ricard 15-8	Thruxton F. 5000 18-8	Enna F. 2 25-8	GP Italia 8-9	Oulton Park F. 5000 8-9	TOTALE	
Arturo Merzario (Iso Marlboro F. 1 e Alfa Romeo 33tt12)	8	—	—	4	—	—	27	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	57
Andrea de Adamich (Alfa Romeo 33tt12)	—	—	—	—	—	—	12	12	—	12	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
Carlo Facetti (Alfa Romeo 33tt12)	—	—	—	—	—	—	12	12	—	12*	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54
Gabriele Serblin (March 742)	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	14
Mario Casoni (Porsche 908-3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	9
Pino Pica (Lola T282 e Abarth-Osella)	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Lella Lombardi (Lola T 330)	—	1,5	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	0,5	—	1,5	—	—	0,5	—	—	0,5	—	—	1,5	—	7
Alberto Rosselli (Abarth-Osella)	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Mauro Nesti (Lola T 294)	—	—	—	—	4,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5
Corrado Manfredini (Lola T 282)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5
Amilcare Ballestrieri (Lancia Stratos)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,5
Maurizio Flammini (March 742)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Giancarlo Martini (March 742)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Vittorio Brambilla (March Beta 741)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
Duilio Truffo (March 742)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4

Prevedibile arrivo in volata, quest'anno, per il titolo italiano assoluto. Sono in lizza Arturo Merzario, campione uscente, Andrea de Adamich (che ebbe il titolo nel 1972) e Carluccio Facetti, che ha sempre fatto coppia con de Adamich quest'anno sulla Alfa 33-12-tt e quindi è a pari punti con lui. C'è da fare una precisazione, a proposito della classifica di Merzario: infatti, i 6 punti che sono stati attribuiti al comasco alla 1000 Km d'Austria, sono probabilmente da togliere in quanto Merzario non avrebbe compiuto almeno un terzo di corsa sull'Alfa che divideva con Ickx, in seguito alle

sue non perfette condizioni fisiche conseguenti all'incidente che ebbe mentre si recava a Zeltweg. In conseguenza di ciò, il regolamento generale dei campionati italiani prevede che il punteggio non sia assegnato.

In attesa di una chiarificazione ufficiale sul tempo effettivo che Merzario ha passato al volante, in quella occasione, teniamo per buono quel risultato. Se i 6 punti gli dovessero essere tolti, quindi, sarebbero ancora de Adamich e Facetti a guidare in coppia la classifica, anche dopo i 12 punti conquistati da Merzario al GP d'Italia. Per spiega-

re il valore dei punti, ricordiamo che il solito punteggio per i primi sei nelle varie corse (9, 6, 4, 3, 2, 1), da attribuirsi in base alla classifica assoluta, va moltiplicato per un coefficiente che è relativo al valore della gara stessa. Ad esempio le gare del mondiale piloti F. 1 hanno un coefficiente 4, mentre dal lato opposto le gare Sport titolate italiane e le gare di F. 5000 hanno un coefficiente 0,5.

Ad ogni modo, Merzario resta il più serio candidato al titolo '74 poiché egli, a differenza dei due alfisti (che non correranno più con la sport Alfa, quest'anno) ha altre possibilità

di ritoccare il suo punteggio, in primo luogo nei restanti due gran premi americani. Non è improbabile che anche de Adamich o Facetti possano «scovare» qualche altra occasione di fare punti tricolori, magari in una gara sport valida per il titolo nazionale con la quale, anche con un coefficiente basso, poter aggiungere qualche punto al loro totale. Merzario, comunque, potrà aumentare il suo bottino sia nell'Euro 2000 (con la Abarth-Osella BMW), sia alla 9 Ore di Kyalami.





**CAMPIONATO ITALIANO F. 3**

	31-3 CASALE	7-4 MONZA	28-4 CASALE	30-6 MONZA	14-7 CASALE	1-9 MAGIONE	TOTALE
Pesenti Rossi (GRD-March Nova)	1	9	—	9	1	6	26
Colombo (GRD-March Nova)	4	4	3	1	9	—	21
Pavesi (Brabham Nova)	3	3	9	—	—	2	17
Cinotti (March Nova)	9	1	—	4	2	—	16
Mantova (Brabham-GRD Nova)	—	6	2	—	6	—	14
Francia (March Nova)	6	—	4	—	—	—	10
Francisci (Brabham Nova)	—	—	—	—	—	9	9
Cerulli (March Holbay)	—	—	6	3	—	—	9
Spreafico (GRD Alfa-Nova)	—	—	1	—	4	3	8
Zorzi (GRD Nova)	2	2	—	—	3	—	7
Rosei (March Beta)	—	—	—	6	—	—	6
Ghinzani (March Nova)	—	—	—	—	—	4	4
Manzoni (Brabham Nova)	—	—	—	2	—	—	2
Terzi (Ensign Delta)	—	—	—	—	—	—	1

**TROFEO NAZIONALE F. FORD**

	31-3 CASALE	7-4 VALLELUNGA	15-4 MAGIONE	28-4 CASALE	26-5 MONZA	23-6 MUGELLO	21-7 MISANO	28-7 ENNA	11-8 MAGIONE	TOTALE
Ragaiolo (BWA)	6	4	3	6	—	9	—	—	9	37
Sterzel (Delta)	—	6	9	9	—	—	9	—	4	37
« Lucas » (Lola)	—	—	—	—	9	1	6	9	—	25
Maggiara (BWA)	—	1	4	4	4	—	4	—	6	23
Nisini (Delta)	9	—	6	—	—	4	—	3	—	22
Mascagni (Lola)	1	9	—	—	2	3	—	—	—	15
Monguzzi (BWA)	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Ghinzani (BWA)	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6
Verrelli (Dulon)	—	—	—	—	—	2	3	—	1	6
De Francisci (Delta)	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Vairani (Matta)	3	2	—	—	—	—	—	—	—	5
Brunelli (BWA)	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Logoluso (De Sanctis)	2	—	2	—	—	—	—	—	—	4
Terzi (Delta)	—	—	—	2	—	—	—	—	2	4
Avati (Dulon)	—	—	—	—	3	—	1	—	—	4
Palazzo (Delta)	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
Boscotrecase (Pirola)	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
D'Amore (Delta)	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Truci (Delta)	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Fossati (BWA)	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Ceraolo (Delta)	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Carrano (Lotus)	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Vigezzi (Tecno)	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Magni (BWA)	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Capillo (Delta)	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

**TROFEO NAZIONALE F. ITALIA**

	10-3 MAGIONE	17-3 CASALE	7-4 MONZA	21-4 VALLELUNGA	28-4 VARANO	5-5 VARANO	18-5 VALLELUNGA	26-5 MONZA	1-6 IMOLA	9-6 VALLELUNGA	23-6 MUGELLO	23-6 VARANO	11-8 MAGIONE	1-9 MAGIONE	8-9 MONZA	TOTALE
Leoni	—	9	—	6	—	9	—	9	—	6	—	6	—	9	3	30
Farneti	9	—	9	—	2	—	—	9	—	9	—	9	—	—	6	24
Regosa	6	—	—	—	—	—	—	1	—	6	—	—	—	—	9	21
Brancatelli	—	6	—	—	—	4	—	—	—	3	—	9	—	—	4	19
Sottanelli	4	—	4	—	6	—	—	9	—	6	—	—	—	2	—	17
Cesarini	3	—	6	—	9	—	—	6	—	6	—	—	—	—	—	15
Pedersoli	—	—	—	9	—	—	—	—	—	4	—	—	—	2	—	13
Ponzone	—	—	—	2	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	6	12
Gunnella	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	3	—	4	—	11
Buratti	—	—	—	4	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Giacomelli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	9
Campominosi	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	8
Pizzi	—	—	—	—	3	—	—	3	—	4	—	—	—	—	1	8
Bossoni	2	—	1	—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	1	—	8
De Stefano	—	—	—	4	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Peruzzi	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
Coloni	—	—	2	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	3	—	6
Grimaldi	—	—	—	—	—	—	4	2	—	2	—	—	—	—	—	6
Abate	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	5
Ciccozzi	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Riccitelli	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Branca	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
« Mitia »	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	3
Piccolomini	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Lombardi	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
« Il Liscio »	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Schwartz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Stefanoni	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Magnani	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Serena	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Riva	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Rossino	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1

**TROFEO NAZIONALE F. 850**

	31-3 VALLELUNGA	7-4 VALLELUNGA	5-5 VALLELUNGA	9-6 VALLELUNGA	29-6 MUGELLO	TOTALE
Venanzi (Tecno)	6	9	—	6	—	21
Conti (Del Giovane)	—	—	—	9	—	21
Verrelli (Barrelli)	—	—	—	6	9	15
Tomassini (Lucky)	9	—	—	4	—	13
Santone (Tecno)	—	4	2	3	—	9
Paparuso (Paparuso)	—	6	—	—	—	6
Fidotti (De Sanctis)	4	—	—	—	—	4
Toti (De Sanctis)	2	—	—	2	—	4
Fasanella (Lucky)	—	—	4	—	—	4
Rampini (BWA)	—	—	—	—	4	4
Tonino (Tecno)	3	—	—	—	—	3
Ballarino (Biraghi)	1	—	—	—	2	3
Avati (Maco)	—	3	—	—	—	3
Grassi (De Sanctis)	—	—	3	—	—	3
Capponi (De Sanctis)	—	2	—	—	—	2
Redaelli (Barrelli)	—	1	—	—	—	1
Avanzini (BWA)	—	—	1	—	—	1
Dattoli (De Sanctis)	—	—	—	1	—	1
Elisei (Tecno)	—	—	—	—	1	1

**CAMPIONATO VETTURE GT**

	25-4 MONZA	2-6 IMOLA	9-6 TARGA	28-7 ENNA	18-8 ENNA	1-9 MONZA	TOTALE
« Cam » (Porsche 914)	II div.	—	—	3	—	9	21
Consolo (Alpine 1300)	I »	—	—	9	9	—	18
Restivo (Porsche Carrera)	III »	—	—	9	6	—	17
Mirto Randazzo (Alfa GTA)	II »	—	—	6	6	2	16
Bonomelli (Porsche Carrera)	III »	3,6	—	—	9	3	15,6
« Apache » (Porsche Carrera)	III »	—	—	9	6	—	15
Capra (Porsche Carrera)	III »	—	—	6	4	—	10
De Luca (Alfa GTA)	II »	—	—	9	—	—	9
Cucinotta (Alpine 1300)	I »	—	—	9	—	—	9
La Mantia (Alfa GTA)	II »	—	—	9	—	—	9
Chiaromonte (Alpine 1800)	II »	—	—	—	9	—	9
Barraco (Alpine 1300)	II »	—	—	—	9	—	9
Casoni (Porsche Carrera)	III »	—	—	—	9	—	9
Mola (Porsche 914)	II »	—	—	—	—	9	9
Fornera (Fiat X1/9)	I »	—	—	—	—	9	9
Zuercher (Fiat X1/9)	I »	—	—	—	—	9	9

In neretto, i punteggi validi del girone eliminatorio



## CAMPIONATO VETTURE TURISMO

	17-3 CASALE	24-3 MONZA	19-5 VALLELUNGA	25-8 MISANO	TOTALE
Amighini (Abarth 1000)	9	9	9	9	36
Finotto (Escort 2000)	9	9	—	9	27
Litrice (Alfa GTA 1300)	9	9	—	6	24
Ghislotti (Alfa GTA 1300)	4	6	9	4	23
Bernero (Abarth 850)	9	4	9	—	22
Squarise (Fiat 500)	6	9	6	—	21
«Tibeli» (Abarth 600)	—	9	6	6	21
Carena (Giannini 700)	9	1	1	9	20
« Alval » (Escort 2000)	6	—	9	4	19
Binati (Abarth 1000)	9	—	6	3	18
Pezzella (Fiat 128/1150)	9	9	—	—	18
Gilardini (Escort 1600)	9	—	9	—	18
Ricci (Commodore 3000)	9	9	—	—	18
Campani (Abarth 850)	1	—	6	9	16
Frasson (Fiat 128/1150)	—	3	9	4	16
« Gastone » (Fiat 500)	—	—	9	6	15
Battilani (Fiat 500)	—	6	—	9	15
Fina (Abarth 700)	—	—	9	6	15
Confortola (Alfa GTAm 2000)	3	6	—	6	15

La gara disputata a Vallelunga il 9-6 non è da considerarsi valevole per il campionato in quanto non erano ammesse tutte le classi.

## CAMPIONATO VETTURE SPORT

	7-4 VALLELUNGA	25-4 MONZA	26-5 MONZA	2-6 IMOLA	9-6 TARGA	TOTALE	
« Bramen » (AMS)	I div.	9	—	9	7,2	6	31,2
Tondelli (Chevron)	I »	4	—	6	10,8	3	23,8
Nesti (Lola)	II »	9	—	2	—	6	17
Francisci (Chevron)	I »	4	—	—	10,8	—	14,8
Rosselli (Osella)	II »	6	—	6	—	—	12
Merzario (Alfa 33)	II »	—	10,8	—	—	—	10,8
Facetti (Alfa 33)	II »	—	4,8	—	4,8	—	9,6
de Adamich (Alfa 33)	II »	—	4,8	—	4,8	—	9,6
Manfredini (Lola)	II »	—	—	9	—	—	9
Ballestrieri (Stratos)	II »	—	—	—	—	9	9
Patané (Abarth)	I »	—	—	—	—	9	9
Scalia (Abarth)	I »	—	—	—	—	9	9
Garrone (AMS)	I »	—	—	—	7,2	—	7,2
Filannino (Dallara)	II »	3	—	4	—	—	7
Bernasconi (AMS)	I »	6	—	—	—	—	6
Boeris (Osella)	II »	—	—	—	—	6	6
Soria (Osella)	II »	—	—	—	—	6	6
Mussa (GRD)	II »	2	—	—	—	3	5
« Gianfranco » (Osella)	II »	—	—	3	—	2	5

## CHALLENGE FORD MEXICO

	31-3 CASALE	15-4 MAGIONE	28-4 CASALE	19-5 VAL- LELUNGA	23-6 MUGELLO	21-7 MISANO	28-7 ENNA	11-8 MAGIONE	TOTALE
« Baronio »	—	9	9	9	6	4	6	3	46
Fargion	3	2	6	2	—	9	9	6	37
Mascagni	9	6	—	—	3	6	2	9	35
Schenetti	6	3	4	4	9	—	1	4	31
Negro	4	—	1	6	—	—	—	—	11
Presenzini	2	—	—	1	—	—	4	—	7
Buda	—	—	—	—	2	3	—	—	5
Drovandi	—	—	—	—	4	—	—	1	5
« Spiffero »	1	—	3	—	—	—	—	—	4
Mantova	—	4	—	—	—	—	—	—	4
« Takus »	—	1	—	—	—	—	—	2	3
« Peter Cox »	—	—	—	3	—	—	—	—	3
Revello	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Albera	—	—	2	—	—	—	—	—	2
« Shangry-Là »	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Coscera	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Benusiglio	—	—	—	—	—	1	—	—	1

Fra due settimane tornerà in edicola

# GUERIN SPORTIVO

completamente rinnovato  
nella forma  
e nei contenuti.

Avrà lo stesso formato di Autosprint e sarà stampato con roto-offset su 68 pagine in bianco e nero e a colori.

Le polemiche, i retroscena, gli scandali della politica di tutto il calcio italiano saranno raccontati dalle firme più prestigiose.

GIANNI BRERA  
commenterà il campionato di calcio

ALDO GIORDANI  
curerà 12 pagine di basket  
E inoltre boxe, ciclismo, atletica  
tennis, auto, ippica, rugby, nautica

Una formula nuova  
per un settimanale «nuovo»  
in tutte le edicole  
mercoledì 2 ottobre

L'UNICA RIVISTA  
SETTIMANALE  
INTERAMENTE DEDICATA  
AL CALCIO,  
AL BASKET  
E AGLI ALTRI  
SPORT MAGGIORI



**P**untuale come una cambiale (nei tempi delle Poste Felici, s'intende) sul « Cor-Sera » dei giorni caldi della Monza-tutta-Ferrari, forse a non certa inconscia giustificazione delle colonne di piombo regalate in altre pagine allo sport automobilistico, anche in assenza di coincidenze nere, è apparso in bella vista, nella enfatica terza pagina del quotidiano milanese, l'immane logorroica esercitazione culturale di uno dei soliti (più o meno sconosciuti) personaggi che sanno intingere la penna nel presuntuoso inchiostro delle manierate conoscenze che pensano li divide dalla gente comune. E' un articolo emblematico di un modo di essere di un certo mondo intellettuale di oggi, che non sa come sfuggire al proliferare delle emozioni comuni e che nel proprio cinismo consueto non riesce neppure a immaginare come quelle sensazioni possano manifestarsi con banale semplicità e allora fanno sfoggio del più iconoclasta e saccente argomentare.

« **La gara di Monza e il DIO PROTESI** » è l'ampoloso titolo di questo scritto, che avrei avuto voglia di riprodurre integralmente se non avessi dovuto far conto di meglio impiegare lo spazio delle 68 pagine di questa piccola rivista da 350 lire. In fondo i nostri lettori non perderanno nulla, perché le frasi-chiave di questo gioco psicologico elaborato dal signor **FRANCO FORNARI** basteranno da sole a delineare l'architettura dell'esercizio dissacrante di turno. E' certo comunque che la mortificazione consumata, proprio nel giorno della kermesse monzese, ai danni degli italiani non solo appassio-

una sagra intitolata ad un nume di villaggio (leggi Maranello) e che tuttavia è una sagra mondiale... ».

Come c'era da sbagliare? La sagra paesana è d'obbligo, appena uno snob del pensiero deve confondersi con un gruppo di persone solo superiori di numero a quante possa contenerne un salotto!

« ...Come mai questa macchina, destinata alla fin fine a qualche migliaio di miliardi,... ecc. ».

### L'idea « geniale »

E qui non si capisce bene se la penna ha tradito il pensiero, perché potrebbe non solo intendersi il nome Ferrari riferito alle vetture gittate che possono comprare certo in pochi, oppure alle monoposto e alle sport che guideranno soltanto i migliori piloti del mondo. Il nostro comunque fa subito ammenda perché, bontà sua, ammette che Monza

« ...non c'entra molto con la dissipazione signorile... »

quanto casomai, (e come sbagliarsi?) con « ...il pezzo cruento del sacrificio umano. E quando c'è di mezzo il sacrificio umano vuol dire che il movente profondo è religioso... ».

No, non allarmatevi, non sta cambiando idea, magari rendendo mistico questo sport. Siamo piuttosto al nocciolo, alla trovata **GENIALE** per la spiegazione simbologica del Grande Assunto:

« ...che tipo di religione si celebra dunque a Monza? La risposta è: il Dio-Protesi... ».

ralitico » non basta più e siamo alla necessità di

« ...inventare delle protesi sempre più perfezionate, perché le protesi stesse, nello stesso tempo in cui gli danno la potenza divina, gli aumentano il suo senso di impotenza umana... »

Credete di aver letto male? Cioè di impotenza nel senso astratto? Il nostro esteta del cinismo psicologico vi tranquillizza subito: « ...perché andare a oltre 300 all'ora è anche una impresa messa in moto dal bisogno di negare la propria paralisi e la propria impotenza, che nei nostri sogni è rappresentata dalla castrazione... »

Siamo al punctum dolens. Se qualcuno ne parla con tale efficacia, anzitutto è da immaginare abbia della cosa una precisa conoscenza. Molti amici piloti si sono sentiti ribollire nel leggere queste frasi. Andrea de Adamich ci aveva proposto persino di farsi psicoanalizzare, perché lui, che è un ragazzo notoriamente impegnato anche come uomo con molti problemi, ha cominciato... a preoccuparsi. Voleva appunto proporsi ad una indagine per risolvere l'angoscioso dilemma del suo virus da velocità spiegato con le drammatiche motivazioni inconscie di castrazione. Quando appunto si riafferma che « ...nei nostri sogni la funzione più minacciata è la funzione sessuale... Proprio la funzione genitale, la funzione che ci rende genitori facendoci procreare è quella che nei nostri sogni è continuamente vissuta in procinto di essere perduta. Nessuna meraviglia dunque che, nei culti del Dio-Protesi, gli oggetti tecnologici nascano molto spesso con la

## ANATOMIA di un LAPSUS (indiscutibilmente) FREUDIANO

# I castrati di MONZA

nati sulle colonne del « Corriere della Sera » dimostra ancora una volta — se ve ne fosse stato bisogno — oltre il doppio gioco del « Corriere », l'incomunicabilità nel mondo moderno tra la gente vera e i personaggi costruiti; riafferma l'impossibilità che l'intellettualismo in genere, quando arriva a inventare i giochi più difficili di parole per spiegare le cose più semplici, o non sa bene cosa vuol spiegare o vuole semplicemente eludere il pericolo di quei sonori rumori cari ai napoletani scrivendo come mamma e Dio ci hanno insegnato.

Anche la maschera di una laurea in psicologia o in psicoanalisi che si voglia, non dà il diritto a nessuno di mortificare, con la scusa di erudire, le persone normali. Mi diceva un giorno un grande medico bolognese: io mi indigno ogni volta che qualcuno si presenta come psicologo. La psicologia come non si può insegnare a scuola, nonostante le cataste di libri, si impara dai fatti, comunicando con le persone e non guardando nella penombra tronfi dall'alto di un seggiolino mentre le « vittime » sono sdraiate su un lettino. La psicologia si vive nella realtà, con la mentalità della gente qualsiasi.

Ma anatomizziamo il discettare del signor (o professor?) Fornari. L'immane premessa è il riferimento alla spiegazione del perché...

« ...gli italiani partecipano con fervore ad

E qui viene il bello di tutta la complessa spiegazione di chi è questo Dio, un Dio naturalmente inventato da quel tal signor Freud che — guardacaso — proprio in questi anni trova la contestazione del suo Pensiero da parte anche dei suoi più fidi allievi. Ma stavolta non ci interessano le divergenze e le fronde dei cenacoli intellettuali, perciò andiamo al dunque:

« ...Il termine Dio-Protesi va collegato al significato della parola protesi (cioè sostituzione di un organo del corpo umano mancante o difettoso con un apparecchio artificiale o l'apparecchio stesso)... Secondo Freud l'uomo moderno attraverso gli oggetti tecnologici ha acquistato delle qualità che un tempo erano attribuite divine... »

F.F: semplifica con originali immagini, spiegando come per l'appassionato

« ...mentre le sue gambe resteranno quelle che sono, con la Ferrari può camminare alla velocità di oltre 300 Km/h. E' dunque attraverso i suoi oggetti tecnologici che l'uomo diventa il Dio-Protesi. Privati di quelli, l'uomo perde il suo carattere divino. Privato dei mezzi di locomozione-protesi l'uomo moderno vive con le sue sole gambe come se fossero gli arti di un paralitico... »

Ed è a questo punto che si scatena la furia cultural-vendicativa verso i protagonisti di queste emozioni, persino con « invettive » a livello medico-chirurgico psichiatrico. Il « pa-

parvenza di simboli sessuali. L'allungarsi della parte anteriore della macchina ha certamente motivi tecnici. (E lo spoiler cos'è? Una degenerazione cancerogena?). Ma la gente che ha passione per le macchine sportive, se si distende sul divano dell'analista "traduce" immediatamente tali forme in un simbolo di potenza sessuale... »! (Per le donne-pilota o appassionate forse si capisce, ma per gli uomini? O dipende da questo la proliferazione omosessuale?).

### FERRARI « esempio »

L'ampoloso analista delle nostre emozioni per lo sport automobilistico trova a questo punto il colpo d'ala e ricorre, per avallo e conferma di tutto quanto sopra, nientepopodimeno che all'esempio del linguaggio di Enzo Ferrari. Dice F.F.:

« ...Ferrari stesso, quando viene invitato a parlare dei suoi motori li paragona alla donna frigida e cita il famoso detto (per la cronaca: il nostro scrive in francese, forse per far pesare la sua preparazione anche in linguistica, mentre Ferrari il detto che leggete appresso lo cita solo e sempre in italiano, come io lo riporto): "non esistono delle donne frigide, esistono degli uomini maledstri". Gli uomini maledstri cioè gli uomini impotenti. (E dalli!), per la bocca stessa del patron spuntano vicino ai motori della Ferrari... »



Non viene mica il dubbio, all'ardito artefice di introspezioni così profonde, che tutto potrebbe risolversi in una interpretazione più banale, quella cioè dell'abitudine al parlare grasso, congeniale agli emiliani. E in più, nel caso specifico il manifestarsi del vero subconscio del costruttore, che identifica le macchine nelle donne « frigide » e i maschi maldestri nei piloti.

Sarebbe proprio da fare una seduta spiritica ed evocare, magari, il solo fantasma di Porfirio Rubirosa, che certo non si può accusare (e nella storiografia non solo automobilistica) di impotenza sessuale. A parte le mogli che egli seppe abilmente amministrarsi, molti anni fa fu protagonista di una curiosa sfida (sul famoso oggetto della castrazione) con un altro personaggio « che spuntava dietro i motori Ferrari », un certo capo meccanico dell'epoca, credo ancora vivente. La sfida era di misurazione con semplici fiammiferi e il numero messo in fila sul « castrabile » da parte dei due protagonisti non fu certamente tale da avallare la tesi del nostro psicologo (per la cronaca evito di dare dati più precisi, non volendo creare dei veri complessi a nessuno). E poi non sarebbe da dimenticare un altro aneddoto che diventa illuminante, per capovolgere certe esasperazioni interpretative da psicoespresso. La carica segreta suggerita dai cofani o dai motori delle stesse surpotenti Ferrari non doveva poi essere tanto sufficiente al subconscio di Porfirio, pilota gentleman, se nella stessa Sebring Luigino Musso — allora pilota della squadra ufficiale modenese — vedendo affannosamente arrancare il divoratore-di-donne al centro del gruppone in un momento importante, quando la sua Ferrari privata stava diventando essenziale per il risultato in quella 12 Ore, suggerì al direttore sportivo di allora di tentare una segnalazione particolare di incitamento. In quell'epoca si agitava una particolare bandiera azzurra dal box modenese, se c'era da indurre un pilota a stringere i tempi. Per Rubirosa Musso suggerì una soluzione a sfondo boccacesco. Sulla tabella di segnalazione inchiodarono un paio di conturbanti mutandine di pizzo celeste, che la giovanissima ultima moglie Odile Rodin aveva rapidamente tirato fuori dalla borsa di viaggio. E a quel richiamo il piede di Rubirosa pesò decisamente sull'acceleratore. Come la mettiamo signor Fornari?

A questo punto, mi pare, diventa quasi inutile proseguire nella anatomia dello scritto del nostro raffinato psicologo, anche perché egli non sfugge alla ulteriore blaterazione di immancabili luoghi comuni sul tema « ...il pilota delle macchine da corsa non ha solo paura della morte-castrazione, ha anche desiderio di morire come forma di sfida per ciò che teme... Alcune donne in modo particolare sembrano attratte da questa situazione dell'eroe automobilistico che fa dell'auto-sfida il motivo fondamentale del suo agire... E' veramente, per queste donne, (il pilota) il sacerdote del Dio. Ma quando si presenta in borghese privato delle protesi, le delude... » (probabilmente molte signorine e signore non sono d'accordo).

E siamo al valhalla (quasi sig... freudiano alla rovescia) della dissacrazione del culto dei nostri poveri appassionati, siano piloti o siano solo sportivi:

« ...l'eroe è strutturalmente sadomasochista... »

Cioè, amici, non siate uomini coraggiosi mai nella vita, nelle cose piccole come nelle grandi, vuoi nel mantenere la tua dignità di fronte al prepotente, vuoi nel rischiare una emozione qualsiasi, che sia una « sgasata » in moto o un volo nella luna. Gli uomini-bene della cultura a tavolino non vi giustificerebbero! Il compianto pittore Beltrame della « Domenica del Corriere » Anni d'Oro non avrebbe trovato lavoro se fosse stata generalizzata prima questa identificazione del coraggio nel sadomasochismo. L'uo-



Spettatori del 45. Gran Premio d'Italia (impotenti solo alla sconfitta Ferrari)

mo che si tuffava sotto le ruote del carro, col cavallo imbizzarrito che stava travolgendo un bambino, non era un eroe che voleva salvare una vita umana, era solo qualcuno che aveva inconsciamente in sé il desiderio di farsi calpestare da zoccoli rabbiosi!...

### La pennellata

Lasciamo stare. A un certo punto diventa avvilente aver speso una vita nella scuola e all'Università per leggere di queste ciancie. Quasi che tutti debbano essere dei sadomasochisti ed accettare tesi del genere. Soprattutto pretendendo ancora di imporre la validità delle tesi di un Freud che, a parte le discussioni tra gli « addetti ai lavori », proprio recenti verità affiorate sul suo comportamento personale ed umano-familiare contraddicono in tutta la complessa strumentalizzazione del suo pensiero. E quando si dice complessa vuol dire complessa in tutti i sensi. Anche in quella esasperazione dei « complessi », che sono appunto alla base della cosiddetta filosofia freudiana.

Se c'era un complessato era proprio Freud e se ci sono dei complessati oggi sono proprio coloro che se ne fanno vesilliferi, sia pure per una esercitazione di saccentismo. Ma che forse essi tradiscano un'altra aspirazione a un Dio-Protesi? Quello che nemmeno un Barnard riuscirebbe ancora a realizzare

con un azzardato trapianto (sotto la scatola cranica).

E' però sempre il personaggio Enzo Ferrari che riesce comodo a Franco Fornari per dare l'ultima pennellata di avallo al suo esercizio di bella psicologia:

« ...i piloti di Monza, così come il vecchio di Maranello, che ha dichiarato pubblicamente di essere stato tentato un giorno di trionfo della Ferrari di morire suicida assieme al figlio Dino destinato a morire di malattia, sono della stessa stoffa... »

Per carità ci vada calmo, perché quella frase tratta dall'intervista di Malapelle-Salvagaglio alla vigilia di Monza, era preceduta da un'altra spietata autoconfessione del « vecchio » (che come von Clausewitz applica sempre l'attacco come migliore difesa):

« ...Sono un attore... ».

Appunto, come gli gridò Paolo Marzotto in una famosa premiazione degli anni '50:

« ...Zacconi, smettila... ».

Un grande attore cioè. Ma gli attori leggono un copione e non è detto siano convinti di ripetere sempre una verità.

Mentre invece lo psicologo del Cor-Sera non può avere nemmeno questo alibi per l'enfatismo della sua esposizione e tantomeno può pretendere di essere considerato con altrettanta facilità un Alessandro Manzoni, pensando di aver scritto una pagina da Promessi Sposi (ad un certo Dio-Protesi).

Marcello Sabbatini



Copyright per l'ITALIA

Gli ARGOMENTI  
di AUTOSPRINT

# Pur pareggiando (con MONZA) il conto dei G.P. vinti nel '74, CHAPMAN non può dirsi soddisfatto della stagione



## Coppa CSI Costruttori (dopo 12 GP)

	AR	BR	SA	E	B	MON	S	NL	F	GB	D	A	I	TOT.
McLaren	9	9	4	4	9	2	3	4	1	6	—	6	6	63
Ferrari	6	6	—	9	6	3	—	9	6	3	9	2	—	59
Tyrrell	1	—	3	2	4	6	9	2	3	9	6	—	4	49
JPS Lotus	—	4	—	—	—	9	—	—	9	4	3	—	9	38
Brabham	—	—	9	—	—	1	—	—	—	2	4	9	2	27
BRM	2	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Hesketh	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	—	8
Shadow	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	1	—	—	7
March	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—	6
Iso-Marlboro	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4
Surtees	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Lola	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1

# L'ANNO perduto della JPS

Dopo le sette vittorie JPS-Lotus dell'anno scorso, vittorie che venivano dopo cinque vittorie nel 1972, i tre successi della squadra nel 1974 prendono un aspetto «rovinoso». Ma è sufficiente risalire al 1971 per trovare un anno senza vittoria alcuna per la Lotus. Non sarebbe dunque così male aver vinto tre Gran Premi, in questa stagione disponendo di mezzi particolari, ma pareggiare fino ad ora in questo campo con la Ferrari e la McLaren, diventa impressionante, se si pensa che queste tre vittorie sono state ottenute con una vettura degradata e che non ha disputato che nove Gran Premi su tredici. L'anno in corso non è stato quindi tanto cattivo per la JPS-Lotus.

Stabilito questo, due fatti saltano agli occhi dell'osservatore: l'impossibilità in cui si è trovata la JPS di portare alla partenza una vettura 74 valida, e una certa confusione nell'attività della squadra, sia nei Gran Premi che fra i Gran Premi.

Questi due fatti sono strettamente legati. Il secondo è la conseguenza diretta del primo. Senza dubbio bisogna cercare la causa di questo nelle responsabilità eccessive che assume Colin Chapman. Ognuno conosce il proverbio: «Chi troppo vuole, nulla stringe». Ma è necessario stabilire subito che troppo volere non è obbligatoriamente l'oggetto di una libera scelta. Ci si può essere spinti dalle circostanze, e questo è apparentemente il caso di Colin Chapman.

Non è ad uno sportivo che bisogna spiegare che la squadra meglio organizzata e meglio diretta non può nulla se non è animata dal soffio di un capo ispirato, esattamente come succede per gli eserciti. Colin Chapman è l'insostituibile Napoleone della squadra JPS-Lotus. Ma occorre anche un conquistatore ispirato per condurre una

fabbrica alla conquista di un livello superiore. Ora le attività industriali della Lotus sono in questo momento l'oggetto di una considerevole espansione, ma infinitamente contrariata dalle difficoltà economiche e sociali. Anche qui l'onnipresenza di Colin Chapman è indispensabile.

Che fa in tale caso un uomo combattivo? Incapace di rinunciare ad un'attività che gli sta a cuore, si ostina a fare un doppio lavoro, per il quale le 24 ore del giorno non bastano, di modo che è costantemente in ritardo nell'una e nell'altra.

## SENSAZIONE GENERALE

Per chi conosce Chapman e Lotus, è difficilmente concepibile che l'elaborazione della nuova vettura destinata alla stagione 1974 non sia stata molto avanzata nel momento in cui calava il sipario sul Campionato del Mondo 1973. Eppure è ciò che è successo e che ha determinato tutto il resto. Perché — per quanto paradossale sia quest'affermazione — la sfortuna ha voluto che il ritardo nell'elaborazione della futura JPS appaia ancora a tempo perché sussista, ragionevolmente, la possibilità di recuperarla prima del termine.

Ed è per questo che Colin Chapman, convinto di non aver più nessuna utilizzazione delle sue «Lotus 72», ha messo il materiale 1973 in vendita appena finita la stagione e le Lotus 72-06 e 72-07 hanno così preso il cammino dell'Africa del Sud. E' soltanto quando è stato chiaro che la squadra non avrebbe disposto delle quattro nuove vetture della stagione 1974, che la 72-08 di Ronnie Peterson è stata conservata per servirgli da vettura di riserva nei primi Gran Premi. E per dotare anche me di una vet-

tura di riserva, bisognò recuperare la scocca 72-05 che attendeva di entrare al museo Lotus. Si ricorderà che queste vetture di riserva hanno dovuto, in definitiva, fornire i due primi Gran Premi. E non tanto male, credo, poiché mi sono classificato terzo in Brasile.

Siamo arrivati così al lunedì 11 febbraio che ha visto la presentazione pubblica della prima JPS. Oso dire che la sensazione fu generale. Sembra indubbio che la seduzione della JPS — che si presentava come una 72 ancora più affinata e di stile più moderno — abbia avuto una parte in questa accoglienza, ed è certo che i 45 chili guadagnati da una vettura all'altra hanno contato. Ma sono convinto che è la rivelazione spettacolare della frizione automatica e del doppio alettone che hanno scatenato l'entusiasmo, perché noi uomini siamo avidi di inedito.

C'è bisogno di ricordare che è stata sempre la civetteria di Colin Chapman a stupire sul piano della tecnica? Nella JPS, gli osservatori riconoscevano «il loro» Chapman. Come scriveva un giornalista «Una volta di più, il capo della squadra Lotus ci ha fatto la dimostrazione del suo misterioso potere di trovarsi un passo davanti all'avversario», rifletteva così la pubblica opinione.

Ma ho in mente anche (e vedremo perché la cito) la dichiarazione di Colin Chapman stesso: «La filosofia della concezione (della JPS) è stata nel prendere i migliori elementi della 72, quelli che sapevamo essere stati vantaggiosi, fra l'altro le dimensioni fondamentali della vettura, la distribuzione delle masse, il dispositivo aerodinamico, il sistema di sospensione e

Jacky Ickx

CONTINUA A PAGINA 22





## In questo ritratto di **JODY** **SCHECKTER**

tracciato da **KEN TYRRELL**, in vigilia di G.P. decisivi, forse c'è la chiave iridata

# Le lezioni di STEWART decideranno il mondiale?



Nella foto in alto Tyrrell con il suo nuovo « profeta » Jody Scheckter, attentamente seguito e consigliato dall'ex Stewart che sopra vediamo mentre intervista il suo successore e il patron nel corso di una conferenza stampa Elf

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - La cosa incredibile nei rapporti Tyrrell-Scheckter consiste nel fatto che tali rapporti esistano. Jody, il giovane sudafricano che entrò quasi per caso nelle corse di Grand Prix, o conducendo o urtando (a volte facendo entrambe le cose) non era certamente il tipo di pilota da attirare un perfezionista calcolatore, un plasmatore di uomini quale Ken Tyrrell. Eppure un mattino, prima delle prove per il GP degli Stati Uniti, nello scorso ottobre, Tyrrell prese accordi con Scheckter ingaggiandolo con un contratto di tre anni, come secondo pilota nel Team Elf Tyrrell con Cévert. Erano passati soltanto dodici giorni da quando Jody e Cévert avevano litigato al GP del Canada, ove i commissari avevano dovuto frapponersi, per impedire che si danneggiassero a vicenda, più di quanto avessero già danneggiato le rispettive vetture. Ed era la vigilia della morte di Cévert, avvenuta in prova a Watkins Glen.

### Meglio i giovani

Perché, dunque, Tyrrell scelse Scheckter, il rozzo ventiquattrenne che si sarebbe immediatamente trovato a essere il numero uno del più importante team da Grand Prix? « Sapevo che Jackie aveva intenzione di abbandonare alla fine della stagione — dice Tyrrell — e durante il 1973 cercavo un giovane pilota. Ho sempre preferito quelli giovani, che non sono stati in F.1 alle vecchie volpi che hanno già dimostrato quanto sanno fare e alla con-

clusione non otterranno molti successi. Mi aveva fatto ottima impressione Dépailler, quando aveva pilotato per noi, e gli chiedemmo di guidare la terza vettura in Canada; purtroppo, invece, si ruppe una gamba in un incidente in moto e non poté quindi correre ».

Dopo il GP del Canada fu detto a Scheckter che la McLaren lo lasciava libero dal contratto di tre anni, dato che la Casa si trovava in imbarazzo avendo Hulme, Revson, Fittipaldi e Scheckter per tre vetture. Dopo all'imbarazzo si aggiunsero le liti contrattuali fra il team McLaren, i suoi nuovi patrocinatori, Marlboro e Texaco, e il vecchio, cioè la Yardley, ma ormai Scheckter era già stato ingaggiato da Tyrrell. Telefonò a Ken al Glen Motor Court, subito dopo il GP del Canada, per chiedere se esistesse la possibilità di una guida. « Lo invitai a venire a parlarne — racconta Tyrrell. — Avevamo tutti visto le sue prestazioni, quell'anno: aveva condotto nel GP di Francia per quasi tutta la distanza, per cui era ovviamente un pilota molto dotato, però penso che nel team McLaren fosse sottoposto a tensione e che questo avesse forse contribuito a fargli desiderare di stare in testa in gare di F.1, mentre avrebbe forse dovuto essere più prudente. Non aveva una guida permanente in squadra, pilotava soltanto quando c'era una vettura disponibile, quindi riteneva che ogni volta in cui gliene capitava l'occasione doveva mettersi in bella mostra. Questo lo spingeva a farlo andare più forte di quanto dovesse. Con noi, non esistono pressioni di sorta. Corre con regolare contratto, non deve preoccuparsi al pensiero di non avere una guida nella gara successiva o

in quella seguente. Credo che questo lo abbia reso molto più calmo, permettendogli di pilotare al ritmo che più gli conviene ».

### Desideroso d'imparare

Tyrrell giudica dunque che la nuova, regolare forma dimostrata da Scheckter dipenda dalla minor tensione, ma il merito va anche al suo atteggiamento protettivo, quasi paterno, nei confronti dei suoi piloti. E' consapevole di questo controllo, appunto paterno, che esercita sui suoi conduttori, un controllo chiaramente diverso dai rapporti fra, poniamo, Teddy Mayer e Fittipaldi, o Chapman e Peterson?

« Abbiamo rapporti diversi — dice — semplicemente perché tutti i piloti che abbiamo avuto hanno iniziato la loro carriera in F.1 con noi, quindi vi abbiamo posto piede insieme e insieme abbiamo vinto Grandi Premi o campionati mondiali. Lo abbiamo fatto con Jackie e con Francois, ora lo facciamo con Jody e con Patrick. So che Jody non ha iniziato in F.1 con noi, ma per lui questo è il principio di una seria carriera nella formula. Sono rapporti diversi da quelli esistenti fra Teddy ed Emerson, perché questi era già campione del mondo quando è andato alla McLaren e ci è andato unicamente per una questione di affari. Penso che questo ponga le cose su un piano diverso ».

Lo Scheckter 1974 è un pilota molto desideroso d'imparare, che assorbe perennemente nuove cognizioni su ogni aspetto della sua professione, facendo dare frutti a tali cognizioni nei risultati delle gare.

Mi chiedevo se Ken vedesse punti di somiglianza fra l'« immediatamente veloce » Stewart e l'« immediatamente veloce » Scheckter e lui mi ha risposto: « L'unica cosa che hanno in comune è questa: come Jackie, anche Jody vuole avere un successo commerciale nella sua carriera. E' molto consapevole che un pilota da Grand Prix può guadagnare al di fuori delle competizioni, se è disposto a lavorare, e credo che abbia anche fiuto in questo campo ».

Agli inizi di stagione era abbastanza evidente che tanto Scheckter che Dépailler si trovavano in difficoltà, lottando con le Tyrrell-Elf 006 che Stewart aveva portato alla vittoria in cinque gare, ottenendo il titolo l'estate precedente. Parevano affrontare cose più grandi di loro, ma con l'apparizione del nuovo progetto 007, con muso a scalpello, nata sul tavolo da disegno di Derek Gardner, la situazione è mutata in modo incredibile ed entrambi sono diventati subito competitivi. « Ignoriamo la spiegazione — ammette Tyrrell. — Secondo me, probabilmente la 007 è risultata proprio la vettura che Derek voleva: cioè facile da pilotare. Qualcuno potrebbe osservare "bé, se metteste Stewart nella nuova vettura schiaccerebbe tutti" ma non credo che sia così... ».

Scheckter si è adattato bene alla routine Tyrrell durante le prove. Del resto non ha molta scelta. « Riconosce che noi abbiamo molta esperienza in questo genere di lavoro — dice Tyrrell — e ammette quasi sempre che certe cose devo-

Eoin S. Young

CONTINUA A PAGINA 20



CONTINUAZIONE DA PAG. 19

no essere fatte durante un particolare momento delle prove e che non si possono fare certi regolaggi in altri momenti. Accetta che quando vorrebbe scendere in pista per fare un giro veloce, noi possiamo anche negarglielo e dirgli "ora vai coi serbatoi pieni, con nuove pastiglie". Ubbidisce e non discute».

Tyrrell è bene impressionato nel vedere che Scheckter si è rivelato un pilota che riflette e lo incoraggia, sotto questo aspetto. «Ha le sue idee personali — dice — su quanto potrebbe essere un miglioramento nella vettura e se propone qualcosa — anche se secondo noi non sarebbe di grande aiuto — la proviamo, non soltanto per fargli piacere, ma per fargli capire che quanto dice, e qualsiasi sua idea, c'interessano».

Scheckter e Dépailler hanno iniziato la stagione con istruzioni di cercare di ottenere punti di campionato, di concentrarsi per a) portare a termine le gare, b) piazzarsi fra i primi sei e, ultima cosa c) forse vincere. Nelle prime competizioni si sarebbe detto che soddisfare la voce a) sarebbe stato già un grande successo, ma con l'arrivo della 007 la voce b) era scontata e quanto alla c) Scheckter ci è riuscito due volte.

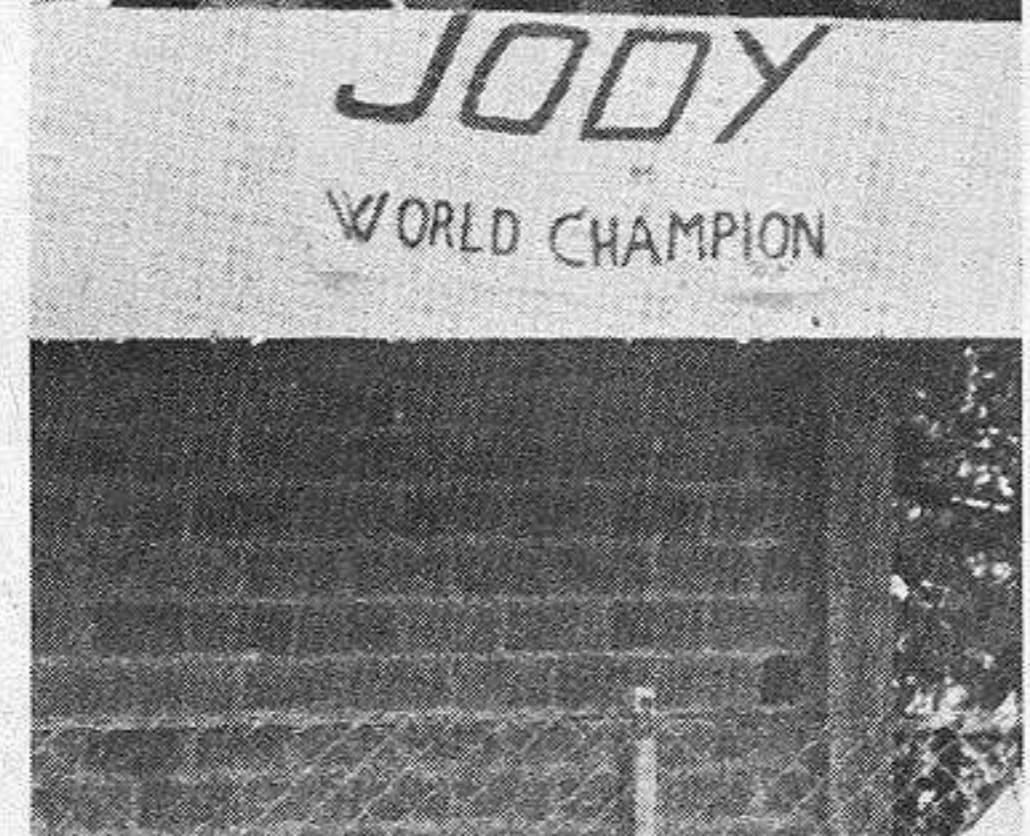
## DEPAILLER come SCHECKTER

Tyrrell ha però tenuto a sottolineare che anche se Jody si è beato nella gloria del suo successo, Dépailler ha dato prestazioni uguali, perseguitato però dalla sfortuna e da una vena d'irruenza forse suscitata da tale iella. «Ammesso che nelle corse esista il fattore fortuna — osserva — direi che Jody è stato il più fortunato dei due. Finché non abbiamo presentato la nuova vettura, e anche nelle prime, poche gare con la 007, le loro prestazioni erano veramente molto simili. Sono rimasti insieme in quasi ogni corsa, fino a quella di Monaco quando Patrick ha avuto noie al motore e ha dovuto gareggiare con la vettura vecchia con la quale non aveva provato. In Svezia ha dato prestazioni identiche a quelle di Jody; si è qualificato con tempo migliore e avrebbe facilmente potuto vincere la corsa, se non gli avessimo vietato di fare pressioni a Jody. Ha però segnato il record sul giro. In Olanda sono stati insieme per quasi tutta la gara, a Dijon Patrick ha fatto un bellissimo giro in prova, agli inizi della sessione, ma poi si è lasciato prendere dall'esuberanza, danneggiando la vettura che non ha potuto essere riparata subito sicché ha di nuovo dovuto utilizzare quella vecchia».

«Dopo si è lanciato un po' troppo presto e ha tendenza a farlo. Va troppo forte troppo presto, in prova, invece di adeguarsi piano piano, approfittando di alcuni giri per impraticarsi della vettura e abituarsi alle alte velocità. Si deve ricordare che un conduttore da Grand Prix pilota una F.1 soltanto ogni due settimane e quando ci si è aggirati calmi, con la propria vettura stradale a 70 orari, poi all'improvviso ci si mette al volante di una grand prix, a 255-280 all'ora, la velocità è molto, molto alta e, pur essendo un conduttore da Grand Prix, si ha bisogno di tempo, per abituarsi a quel genere di velocità. Ne ho parlato con Patrick, cercando d'indurlo ad andare più piano in prova. A Brands Hatch si è qualificato bene, ma ha fatto una cattiva partenza, ostacolato da una vettura più lenta; poi ha avuto un guasto al motore».

«In Germania si è di nuovo qualificato bene, in terza fila proprio dietro a Jody, ma ancora una volta ha fatto una brutta partenza, finendo in mezzo alle due Lotus. Voleva andare più forte di Peterson ma non riusciva a superarlo — un problema frequente nelle moderne gare di F.1 — e, frustrato per questa incapacità, ha strafatto tanto che ha avuto un piccolo incidente che l'ha messo fuori gara».

Prima e dopo ogni sessione di prove e ogni gara, la parte posteriore del lussuoso furgone, che la Elf usa come centro medico e come quartier generale del team, viene chiusa e vi si svolgono serie discussioni fra i piloti, Tyrrell, Gardner, il tecnico della Goodyear, forse il capo meccanico e Stewart, quando è presente. Le riunioni dietro gli sportelli chiusi sono sempre segrete. Per esempio, Tyrrell che cosa ha detto di fare ai suoi piloti nei confronti delle Ferrari, al Nurburgring? «Ho detto loro che non avevano possibilità di tenere a bada le Ferrari e che non valeva



A Monza, c'era anche chi non nascondeva il pronostico per il '74

la pena provare, però ho aggiunto che se avessero fatto una buona partenza, e si fossero portati davanti a tutti gli altri, restandoci, avrebbero potuto piazzarsi bene. Abbiamo sempre un accordo coi nostri piloti, secondo il quale non si sferrano mai battaglia quando sono in prima-seconda posizione. Se c'è qualcuno davanti, e la seconda delle nostre due vetture vuole andare più forte di quella che la precede, allora questa deve aiutare per farsi superare. Se ci troviamo in testa, in 1-2 posizione, come è accaduto in Svezia quest'anno, seguiamo questo sistema: se ritengo che il nostro vantaggio sulla vettura successiva (in terza posizione) è buono, faccio il segnare «restare» e loro mantengono le posizioni».

L'incidente Lauda-Scheckter del Nurburgring avrebbe potuto avere conseguenze più gravi. «L'incidente di Lauda al primo giro è stato un tipico esempio di un pilota che fa una brutta partenza; Niki ha capito che sarebbe stato trattenuto da Jody, perché Regazzoni era in testa con via libera, ha capito che ci sarebbero voluti vari chilometri per potere superare Scheckter e ha quindi fatto uno sforzo disperato per avere la meglio in frenata. Lo ha fatto senza pensare all'effetto che avrebbe avuto un simile tentativo, con pneumatici freddi, quello anteriore di sinistra con mescola dura e quello di destra con mescola molle. Ha frenato molto tardi e probabilmente la mescola molle è sta-

ta la causa che lo ha spinto a urtare Jody. Un errore tattico che lui stesso ammette».

Scheckter ha dimostrato una straordinaria facilità nell'imparare a conoscere in fretta nuovi circuiti e nel qualificarsi bene. A Monaco, dopo i suoi primi cauti giri, non riusciva a capacitarsi che i cordoli e i guard-rails potessero dare tanta claustrofobia! Ha iniziato la gara con il quarto miglior tempo, in uno schieramento di venticinque vetture, e si è piazzato secondo. Non aveva mai corso sul circuito lungo al Nurburgring e i giri coperti con una Porsche Carrera gli servivano a poco perché la potenza e le prestazioni di una F.1 come la Tyrrell-Elf tendono a tramutare in curve quelli che erano stati rettili.

«Secondo me le prestazioni di Jody al Ring sono state identiche a quelle di Monaco — dice Tyrrell, ripensando alla stagione. — Sapeva che doveva essere prudente, sapeva che non doveva commettere un errore. Quasi certamente per lui Monaco è stato più difficile da affrontare e più difficile piazzarsi secondo, di quanto fosse fare le stesse cose al Ring».

## STEWART maestro prezioso

Stewart, campione del mondo (ritirato) e l'uomo la cui decisione di abbandonare ha creato un posto per Scheckter nel team Tyrrell-Elf, è stato di grande aiuto a Scheckter e a Dépailler quest'estate. Tyrrell rende merito a Jackie per le «lezioni» da lui date a Scheckter a Monaco.

Ho allora chiesto a Tyrrell se secondo lui sono stati i consigli di Stewart a regalare a Scheckter il record sul giro al Ring. «Ovviamente non per quel giro in particolare — ha risposto — però Jackie ha senz'altro aiutato entrambi i piloti per affrontare i diversi punti del circuito, per cui in questo senso ha contribuito alle prestazioni generali di Jody in quella gara. Penso che il suo record sul giro sia stato ottenuto perché ha pilotato con molta freddezza. Non riusciva a raggiungere Regazzoni, ma se avesse potuto conservare la seconda posizione c'era la possibilità che succedesse qualcosa al leader, com'era accaduto a Brands Hatch. Per Jody la cosa più importante in Germania consisteva nel garantirsi il secondo posto e sei punti e nel non commettere errori. Quando è cominciato a piovere, si è fatto molto prudente e ha perso 16" nei confronti della Ferrari in un giro, ma quando Reutemann si è avvicinato e la pista ha cominciato ad asciugarsi ha capito che doveva fare uno sforzo. Ha tentato maggiormente e appunto in quel momento ha stabilito il nuovo record sul giro».

Mentre il campionato 1974 si avvia verso le ultime gare, in una stagione molto combattuta, Scheckter è uno dei tre conduttori che abbia chance di conquistare il titolo un tempo di Stewart. E' possibile che si tratti dello stesso scatenato che condusse in due gare, ebbe incidenti in tre e non portò a termine nessuna delle cinque corse di F.1 per il team McLaren lo scorso anno? Senza dubbio c'è sotto il calmante influsso di Tyrrell.

Ken insiste nel dire che il nuovo Scheckter «di successo» ha questi successi semplicemente perché è diventato un essere più sicuro di sé. «Adesso fa parte di una delle squadre di primo piano e sa di avere certe responsabilità... questo, in aggiunta al fatto che sa di avere una guida sicura e non deve quindi sfoggiare coraggio eccessivo per conservare l'«impiego».

e. s. y.

# L'ORSO non si smentisce a BRA

● BRA - «L'orso» Hulme è stato premiato (nella foto) il giorno prima delle prove del GP d'Italia, dagli «amici del volante» di Bra. Il pilota non ha voluto essere da meno del nome che gli è stato affibbiato per la sua scontroso e, un'ora dopo essere arrivato e premiato, mentre ancora la cena con oltre 120 persone presenti, era in corso, ha preteso che Roero lo riportasse con l'Alfetta a Villa d'Este.

I più dispiaciuti di questo rapido ritorno sono stati i meccanici del team McLaren, anche loro premiati dagli sportivi di Bra con la «biella» al progettista Coppuck e la «chiave» (inglese naturalmente) al capo meccanico David Luff, i quali hanno fatto onore alle innumerevoli bottiglie di vino che erano in tavola, tanto da pretendere poi dagli autisti che li riportavano a Monza di girare con i finestri aperti perché sentivano caldo. (sfido!...).



La premiazione si è svolta all'hotel Cavalieri di Bra, dove i premiati hanno ricevuto il rinomato artistico trofeo opera dell'artista Guido Audoero che si ispira per le sue creazioni ai disegni di Pontecorvo. Oltre al team McLaren è stato premiato con il microfono d'argento il collega Noseda di Radio Monteceneri, per le sue appassionate radiocronache in occasione delle gare automobilistiche.



● La guerra dei cappellini continua. Forse (dopo quello che è apparso documentato su AUTO-SPRINT) Marlboro e Goodyear si sono messe d'accordo per gemellare le scritte su un cappellino unico. Come vedete qui sulla testa di Hulme (la foto risale al recente G.P. d'Austria). Invece a Monza è stato visto Colin Chapman togliere rabbiosamente dal casco di capelli biondi di Ronnie Peterson il berrettino solo Goodyear che un solerte incaricato si era affannato a calzargli. L'ulteriore conferma, se ve ne fosse bisogno, del risentimento del costruttore Lotus nei confronti della Casa di gomme (e dell'ormai certa rottura, destinazione Firestone).



## La CSI dà i numeri (al via)

PARIGI - In seguito ai numerosi problemi sorti ogniqualvolta si doveva decidere in merito al numero massimo di partecipanti ai G.P. di F. 1, la CSI nell'ultimo bollettino ha fatto una importante precisazione. D'ora in poi il numero massimo dei partenti per ogni circuito sarà annunciato nell'ottobre precedente dalla CSI, su proposta della Sottocommissione Circuiti e Sicurezza. La precedente formula pubblicata sull'annuario CSI a pag. 230, sarà sempre utilizzata per il calcolo di base. Intanto, per i prossimi Gran Premi il numero massimo di vetture sarà:

26 PER IL G.P. DEL CANADA A MOSPORT

30 PER IL G.P. DEGLI STATI UNITI A WATKINS GLEN.

Naturalmente le sessioni di prova dovranno essere organizzate in maniera da evitare che un numero superiore a quello stabilito si trovi allo stesso tempo in pista.

— quando si apprestava a frenare — il pedale andava a fondo corsa ma la macchina non rallentava. Fermatosi ai box si sono accorti che sulla Iso-Marlboro i meccanici avevano dimenticato di montare le pastiglie dei freni posteriori!

● Chi lo ha visto ha detto che Regazzoni è stato magistrale al curvone quando gli si è sgonfiata una gomma, riuscendo a tenere la macchina ed evitando che finisse contro il guard-rail. Prima aveva dechappata un'altra gomma.

● Solo in Italia possono accadere certe cose (e sempre a danno dei piloti italiani). Brambilla era stato accreditato di un tempo eccezionale, che a detta di tutti aveva fatto, tant'è che nessuno aveva reclamato: era 1'34"42. Poi, però, i cronometristi lo hanno corretto in 1'34"76. Si dà il caso coincidesse nel giro che ha visto accreditare Lauda di 1'33"16, che qualcuno ha detto di aver invece letto in 1'33"61.

● Dal prossimo anno, Pescarolo non sarà

sa a punto. Cosa che non impedisce la prima uscita della JPS, alle prove per il Gran Premio d'Africa del Sud, di non essere un successo. Ma la corsa, terminata per noi alla prima curva (Benedetto Ronnie) non ci darà l'occasione di avere la minima esperienza, così il «test» fu riportato al Gran Premio di Spagna.

Forse si ricorderà che a Peterson riuscì il secondo tempo a 3/100 di secondo da Niki Lauda, e io stesso il quinto? E che Peterson rimase in testa fino al 20. giro, momento in cui mi trovavo terzo dietro a Lauda? Non era male per una prima uscita: era anzi piuttosto promettente. Di modo che la nostra doppia eliminazione, per guasto del motore e guasto ai freni, non intaccò le speranze della squadra.

La JPS non si comportava certo come si poteva desiderare, ma si finirà ben per correggerla!... venne allora il Gran Premio del Belgio che, per parte sua, non lasciò nessuna illusione sui difetti fondamentali della nuova macchina. Per Ronnie Peterson l'affare era chiuso e decise immediatamente di ritornare alla 72. Più moderato nelle mie decisioni, ho ancora voluto provare a Monaco una JPS modificata, ma per arrivare alla stessa conclusione.

Ed è così che le nostre vecchie 72 che, inizialmente, avrebbero dovuto servirci come riserva durante qualche settimana, si ritrovarono vetture ufficiali alla fine del mese di maggio, dopo che più di tre mesi e mezzo erano stati persi a cercare invano a sviluppare la JPS. Si comprende che la Lotus avesse un grande ritardo da colmare. Colui che è in ritardo si ritrova imancabilmente con tutto il disordine che questo produce, anche senza dimenticare la necessità assoluta di limitare gli obiettivi. Quando nulla va dritto, l'essenziale è di far marciare — tanto per cominciare — una delle due vetture. L'altra avrà il suo turno. Ma le difficoltà materiali hanno ancora aggravato di molto la situazione. In mancanza di mano d'opera valevole in numero sufficiente, la squadra Lotus ha dovuto decidersi a spostare solo una vettura di riserva ad ogni Gran Premio. Questo vantaggio toccando, alternativamente, all'uno e all'altro pilota (per quanto, ben inteso, si possa considerare un vantaggio il poter, in caso di bisogno, ripiegare su una JPS).

Nello stesso tempo e per la stessa ragione di scarsità di manodopera qualificata, Cosworth non è più in grado di assicurare in tempo utile la revisione dei motori. Così, quello che ho utilizzato il 23 Giugno a Zandvoort e che è stato immediatamente mandato in revisione, non ci era ancora ritornato per il Gran Premio d'Italia. Si indovina la fatica dei due altri nel frattempo... Per difficile che sia la situazione, essa non

più un pilota stipendiato Motul e ben difficilmente il barbuto francese farà parte del circo della F. 1. Avendo intenzione di abbandonare per dedicarsi solamente ai prototipi e forse alla F. 2.

● Domenica mattina, Merzario (come suo solito in questi tempi di magra del team Williams) non prova durante la mezz'ora di allenamenti liberi, alcuni si chiedono il perché e passano la domanda all'ufficio stampa. La risposta stupefacente è stata: «Merzario non ha potuto provare perché è stato portato a un comando della polizia stradale per guida pericolosa in autostrada e eccesso di velocità». Un vero falso. In realtà Merzario era nella sua casa di Civenna con la moglie e i bambini in quel momento e si apprestava a venire a Monza per il G.P. (su strada normale).

● Giuro che è vera. Sentita sulla tribuna della premiazione a fine G.P. L'avv. Carpi de' Resmini che chiede in giro quale dei quattro piloti presenti è Merzario.

● Surtees dopo l'ennesimo insuccesso delle qualificazioni di Monza è ripartito precipitosamente per l'Inghilterra. Appena finita la stagione John si prenderà quattro mesi di vacanza completa per poter studiare la possibilità di cedere la sua officina ad altri.

g. c.

impedi tuttavia a Ronnie Peterson di ripetere a Digione la vittoria di Monaco, né a me di mettere due onorevoli posti al mio attivo. E le cose avrebbero potuto continuare così, alla meno peggio, ma senza troppi guai, fino alla fine della stagione, se Ronnie Peterson non avesse distrutto la sua 72 nelle prime prove del Gran Premio di Germania.

## FORTUNA E (TALVOLTA) SFORTUNA

L'indispensabile ritorno in lizza della JPS in quest'occasione fu in effetti così miserabile (7'38" al giro) che Colin Chapman, mai a corto d'idee, ebbe quella di tentare di migliorarla sostituendo il treno posteriore con quello di una 72, che, in modo piuttosto straordinario, si prestava all'operazione. E questo produsse un tale cambiamento che le speranze ripresero delle speranze fallaci purtroppo, che ci avrebbero perduti.

Ed è così che la squadra Lotus prese la strada di Zeltweg con quattro vetture, due 72 e due JPS con treno posteriore della 72.

La prova, di queste ultime fu perfettamente negativa e non avrei certamente preso la partenza sulla JPS se avessi potuto adattarmi al comportamento della 72 secondo i desideri di Peterson. E, nuova sfortuna, essa si comportò in questa corsa in modo incoraggiante quanto quella di Ronnie Peterson al Nurburgring...

Perché questa parola insolita di SFORTUNA? Perché non ci volle di più per rendere alla squadra Lotus fiducia nella JPS. Teoricamente più rapide (in velocità di punta) che le 72 avrebbero sicuramente fatto meraviglie a Monza, e tre settimane di più furono perse per preparare con cura le JPS. Per scoprire fin dalle prime prove del Gran Premio d'Italia, che erano completamente sorpassate! Era la volta di Ronnie Peterson ad avere la vettura di riserva (che ha vinto) mentre rimanevo condannato all'altra.

## VERSO IL 1975

A che punto siamo oggi? Ebbene, la JPS è definitivamente condannata: disputeremo i due ultimi Gran Premi con le nostre «buone vecchie» 72: e una nuova vettura e fin d'ora in cantiere per 1975. Basandosi sul passato di Colin Chapman e della Lotus (dove i passaggi a vuoto sono rari) grandi speranze sono di nuovo permesse per l'anno prossimo. Ma la JPS ci avrà fatto perdere un anno...

j. i.

● Forse nel quadro generale del «gemellaggio» anti-piloti-italiani la MV Agusta ha offerto a Clay Regazzoni e Niki Lauda due moto-MV per i loro spostamenti a Monza.

● Dopo i ripetuti furti verificatisi nella notte sul venerdì per G.P. d'ITALIA nel recinto dove parcheggiano i furgoni e le macchine dei teams, gli organizzatori hanno «affittato» otto cani (francesi) particolarmente addestrati per guardare di notte il materiale giacente dentro i box. Pare che siano animali addestrati anche a fiutare le bombe.

● Lella Lombardi dovrebbe correre il 22 settembre a Casale in una gara Inter-serie organizzata da Fabris e C. Sono state ingaggiate 25 vetture, fra le quali anche una Porsche-Turbo per Casoni.

● Processione «Abarthiana» alla Roulotte dove si trovava a Monza Merzario. Avidano e alcuni dirigenti Fiat si sono recati dal nostro pilota a salutarlo (mai successo prima).

● Dopo le rimostranze dei piloti, da Scheckter a Regazzoni, il cordolo della chicane (troppo alta) è stato abbassato di 7 cm.

● Prove travagliate di Merzario, al venerdì e al sabato. Sabato poi, appena salito in macchina, Arturo ha visto che



il sistema d'assetto delle ruote. E nell'incorporarli in una vettura di concezione più nuova che dovrebbe essere allo stesso tempo più rigida e più leggera della precedente. Ci sono anche una o due caratteristiche che inauguriamo con questo nuovo modello, ma è soprattutto per riunire per la prima volta in una vettura completa diverse idee relative alle nuove caratteristiche della vettura da corsa».

Questo voleva dire che, nel suo spirito, la JPS era essenzialmente uno sviluppo della 72, e che le innovazioni tecniche erano quasi un ornamento. E' dunque con una totale fiducia che Ronnie Peterson e io avevamo accolto la nuova vettura che avremmo dovuto inaugurare nella corsa dei campioni, il 17 marzo, ma che, nell'attesa, doveva ancora fare i suoi primi giri.

Sfortunatamente, se lo sviluppo tecnico è un'operazione relativamente sicura mentre il fine è lontano, non è più per nulla la stessa cosa quando si sfiora il massimo del possibile (ciò che è oggi il caso della vettura da Gran Premio) perché il minimo «movimento» può allora farvi sorpassare la meta.

Il più grande creatore come il miglior ingegnere non sfuggono al rischio di mancare una vettura, anche applicandole solo idee sane. Fu il caso della prima 312B/3: sappiamo oggi che è anche quello della JPS. Ma se le difficoltà di messa a punto si rivelarono subito, esse non apparvero mai insormontabili. Il loro solo effetto fu, innanzitutto, di rimandare a più tardi lo sviluppo e la messa a punto supplementare della frizione automatica e del doppio alettone che ritroveremo senza dubbio un giorno.

## RITORNO ALLA 72

Questa semplificazione non cambiava nulla al problema che si sarebbe ben presto posto: far camminare una vettura mancata che non presenta nessun difetto flagrante (di modo che non si sa dove cercare la soluzione): ma questa verità dovrà apparire solopoi tardi. Nell'attesa, è con molto ottimismo che la Lotus e i suoi piloti hanno perseverato nei loro sforzi di mes-



# La verità nelle cifre

# I galli (e i polli) rampanti

Se Max Mosley avesse incontrato Niki Lauda la sera di venerdì, nel parcheggio macchine dei piloti, mentre veniva giù quel po' di acqua che fece temere il peggio (climatico) per i giorni seguenti del G.P. d'Italia, forse non avrebbe creduto a quel che Niki — sin dal pomeriggio, preso nella pania del rimpiattino di Reutemann con i suoi tempi — gli aveva confidato. Nel giro degli inglesi era un po' il segreto di Pulcinella quello del Niki dal viso nero come la pece, gelosissimo come mai delle attenzioni che — a suo dire — nel clan ferrarista si riservavano ormai solo a Regazzoni.

Il general manager March non avrebbe creduto al suo «ex» perché sotto la pioggia battente Niki arrivò asciutto allo sportello della sua Fiat 132 GLS, coperto da quattro compiacenti ombrelli di ferraristi in s.p.e. (servizio permanente effettivo), cioè «ammessi ai lavori» nel giro-camion. Invece Clay piangeva acqua anche dai baffoni: per lui nessun ombrello. Ma Niki avrebbe avuto da lamentarsi ancora il giorno dopo, finché non ottenne dalla Goodyear le 4 gomme-pane per la prodezza record da pole-position.

Fu la mattina di domenica solo, che il gruppo degli inglesi vide cambiata dalla notte al giorno la faccetta da roditore del venticinquenne austriaco. Aveva un sorriso largo e i denti gli sporgevano. La notte doveva aver portato consiglio, si vede, ai dirigenti del suo staff: Niki era riuscito a farsi cambiare motore. Bastava solo questo? Certo che, nelle ore di attesa, dell'avvilimento di Lauda non si parlava più. Invece fu vista un'ombra di troppo sul viso di Clay e qualcuno del suo entourage andava dicendo: si è preso una bella risposta, quando è andato dal Niki a decidere sul da farsi in gara!

Il Clay «plagiato» di quest'anno non fiata. Però con un tecnico di una Casa concorrente (di tradizione) se ne uscì: «Speriamo che i motori tengano». Le molle valvole rotte due volte in questa settimana non dovevano tenerlo tranquillo, si vede.

Poi fu la corsa e sapeste come è andata: in... fumo azzurrognolo, quello che ha potuto essere contrabbandato per bianco grazie anche alla nostra TV che non ha irradiato la «diretta» a colori come TV Svizzera e Capodi-

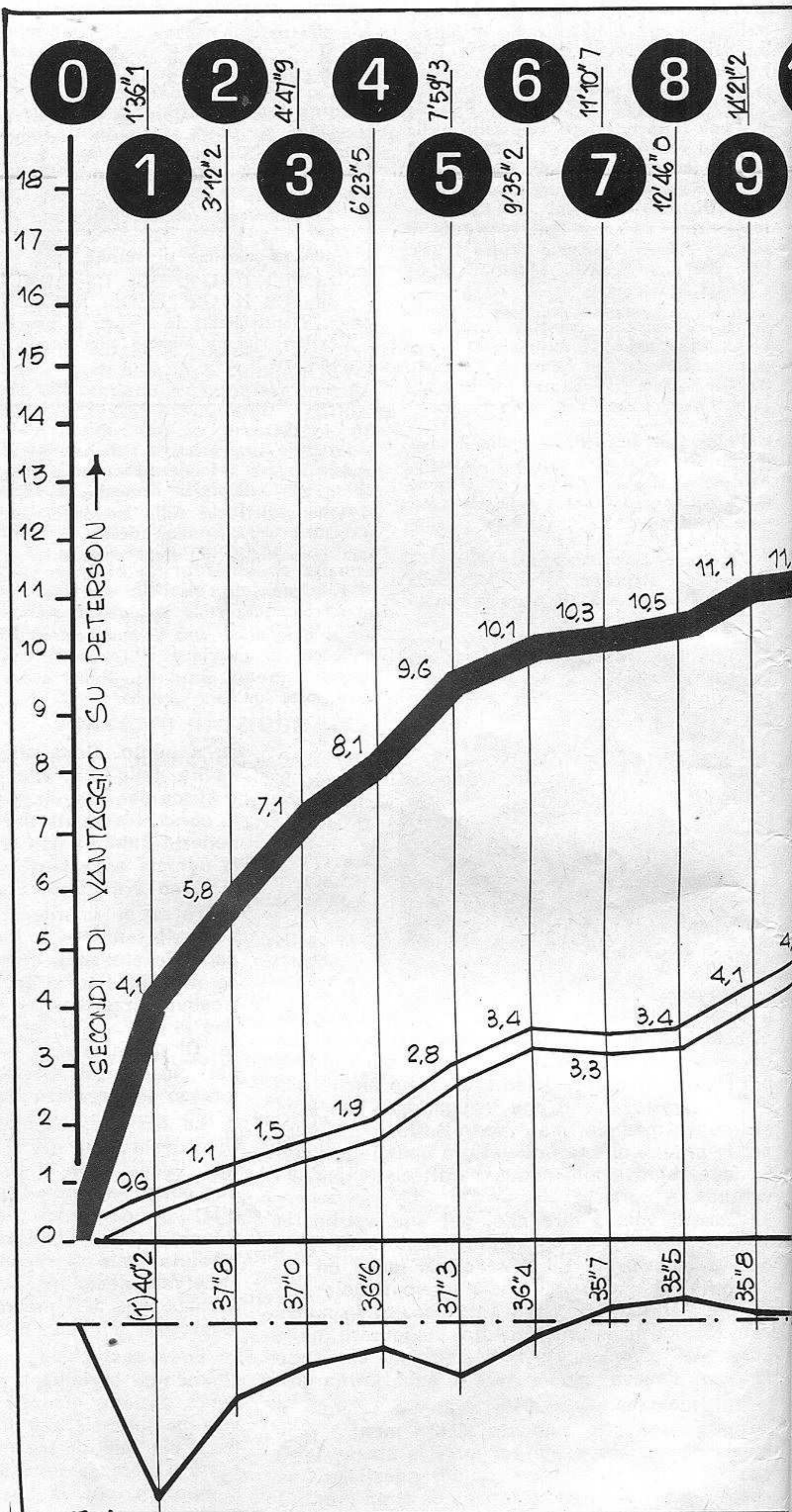
stria chiedevano. Però c'erano sempre i 150 mila che avevano visto, ma quelli — si sa — si può far finta di dimenticarli se c'è da avallare il messaggio ufficiale che — se dice manicotto dell'acqua e cuscinetto di albero a gomito — bisogna starci. Anche se, a occhio e croce, c'è la perplessità che almeno la prima diagnosi si sia rapidamente fermata ad una conseguenza dell'arresto di boxer più che a una causa.

Il nostro Philo Vance-Orzali fa ad ogni buon conto da par suo le ipotesi di rigore, che offrono l'occasione anche per fare della cronaca da corsa — una tantum... — anche una piccola scuola di tecnica spicciola per i nostri lettori. E non per far polemica, se non di passaggio, con quei patetici colleghi che hanno gridato al miracolo della nouvelle vague Ferrari nel parlar chiaro delle proprie avarie... Una volta avremmo scritto di impianto macchina o di fuorigiri del pilota... Avremmo? Avrebbe, avrà... scritto, casomai. Ma lasciamo chi vuole a beccare (con o senza) «grano salis» nel piatto che preferisce. Una diagnosi precisa dell'avaria è augurabile, vogliamo ammetterla giusta o no, la facciamo i tecnici modenesi! Non per dar ragione o torto a qualcuno ma solo per garantirsi che, nelle prossime due gare decisive, non si vadano a compromettere le ultime carte per una questione di puntiglio. E' solo questo il problema.

E' stato fin troppo sciupato dalla Ferrari, in tattica, questo campionato, per dover temere adesso che si pensi di illudere se stessi non andando a fondo di

m. s.

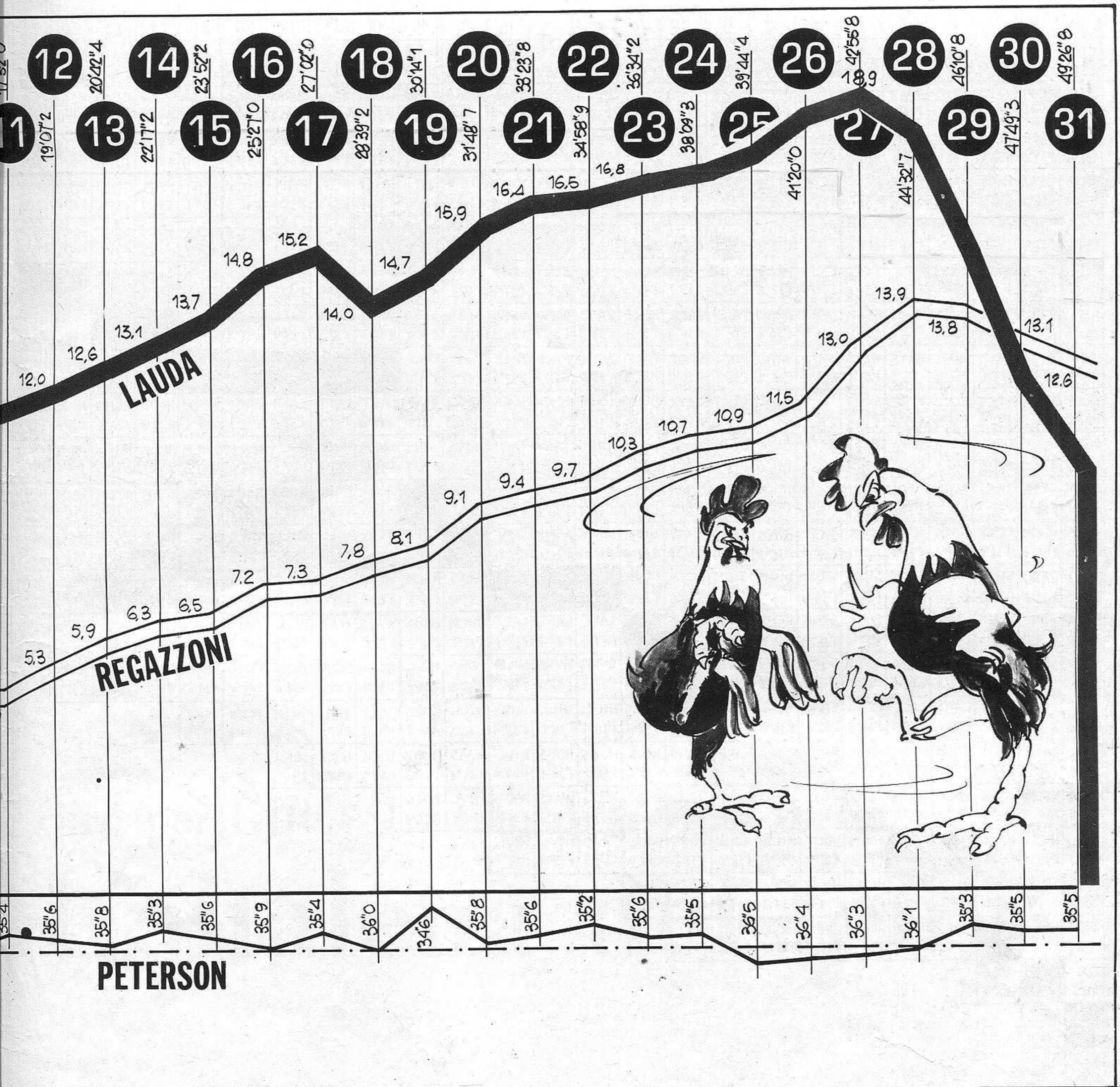
CONTINUA A PAGINA 28



La spiegazione  
per 49'26"8

# RONNIE sul velluto





di questi vantaggi ci porta, nel caso di Lauda, a qualche meraviglia per la costanza degli incrementi sul giro anche dopo l'accumulo del considerevole margine di una quindicina di secondi. A quel punto eravamo a ventisette minuti di gara e il fumo (dell'acqua) cominciava già a preoccupare gli spettatori.

Osserviamo ora un interessante fenomeno di causa ed effetto in corrispondenza del diciassettesimo giro: Lauda perde 1"2/10 del suo vantaggio nel doppiare — fra il Posto 2 e il Posto 4 — John Watson attardato da un « dritto » in chicane.

Com'è, come non è, abbiamo al giro successivo un « picco » nell'andatura di Peterson che, avvisato da un Chapman che non dorme, spara un 1'34"6. Tale accadimento fortuito doveva subito rientrare per la immediata riconquista di due secondi in due giri da parte di Lauda, cosa che induceva Ronnie di Svezia a rientrare nel suo tran tran di sicurezza. Cosicché a darci una mano, nel senso di attentare all'integrità meccanica della JPS vincitrice, rimaneva solo Fittipaldi per motivi (molto) suoi personali. Peccato che tale sollecitazione fosse molto più blanda di quella che si poteva tatticamente ottenere dando l'impressione di essere un po' meno imprevedibili e facendosi correr dietro i candidati alla sbragata, anziché favorirne la longevità.

Pensandoci bene, forse Peterson ha avuto qualche ragione psicologica per peccare di ingenerosità nei confronti dei ferraristi: non si può negare che se, a chi dietro di diciannove secondi, si continua a voler dare un secondo al giro lo si considera un povero pellegrino. E Peterson, pellegrino, ahinoi, non è.

Non vi faremo il torto di una lunga spiegazione relativa a questo grafico dei 49'26"8/10 impiegati dal... manicotto dell'acqua per combinarci lo scherzo dell'anno a Monza. Per quanto inaspettato il fenomeno, la sua interpretazione visuale ci sembra intuitiva (come leggerete a parte).

A nostro avviso, il drappello degli inseguitori che ha preso punti alla fine può — checché ne dica Peterson — ringraziare la manifesta superiorità iniziale delle vetture di Maranello che ha tolto a tutti la velleità di tentare un qualsiasi contrattacco.

Visto che ha vinto, ma anche perché si presta bene al ragionamento che vogliamo fare, abbiamo preso per riferimento la corsa di Ronnie, rappresentandola in basso attorno a un valore medio di velocità corrispondente al tempo di 1'36" sul giro (linea a tratto e punto).

Superato l'ingorgo dei primi 4-5 giri, il Nostro ha potuto infatti prendere una andatura quanto mai regolare ed era favorito in questo da un distacco crescente in modo tale da indurre chiunque al fatalismo.

Tutti buoni e sottocoperta, quindi, a farsi raccontare dal box quanti erano i secondi presi nel giro appena compiuto.

Sarebbe stato molto bello se questo stato di cose avesse tenuto duro per i cinquantadue giri in programma; purtroppo però ne bastarono una quindicina, di giri, perché le staccate di Lauda cominciarono a fregiarsi di un sottile fumo azzurrino. Il resto è ormailegenda.

Al dispora del regolare andazzo di PETERSON abbiamo riportato, per LAUDA e REGAZZONI i rispettivi vantaggi in secondi sullo svedese. L'esame





Anche altre « medie » contano

## Uno schieramento più equilibrato

MONZA - « AVESSI, « POTESI » e « FOSSI » erano tre c...antastorie che giravano il mondo, come ci insegna la saggezza popolare. Ma chiunque ora immagini che questa premessa tenda a incanalare il discorso sui condizionali dei protagonisti sconfitti o — peggio ancora — su quelli di chi tonitrua dalla portona, sbaglia di grosso.

Seguiamo solo il corso di un'idea peregrina, balzatici in testa nel redigere lo schieramento di partenza senza tirar notte in attesa di quello ufficiale. Che succederebbe, ci siamo chiesti, se il posto sulla « griglia » venisse assegnato (ecco qui, il « Fossi » del proverbio cui accennavamo) non in base al miglior tempo realizzato fra i vari turni di prova ma bensì facendo la media aritmetica di ciò che uno combina nel corso dei turni stessi?

Abbiamo provato a ricostruire lo schieramento su questo principio che, ci sembra, valorizza maggiormente lo sforzo effettivo esercitato dai qualificandi ed ecco quello che è saltato fuori:

1.a	LAUDA 33"71	REGA 33"84	
2.a	PACE 34"02	REUT 34"06	
3.a	FITTI 34"30	WATSON 34"50	
4.a	HUNT 34"72	JARIER 35"28	DEPA 35"19
5.a	STOM 35"26	PETE 35"39	BEL 35"54
6.a	MERZ 35"90	SCHNK 36"19	JCKX 36"30
7.a	HILL 36"35	SCHKT 36"51	PRICE 36"58
8.a	HULM 36"62	BRAMB 37"00	PESCA 37"52
9.a	BELL 37"83		

Riserve: 1. Facetti 38"11, 2. Wilds 38"13, 3. Hobbs 38"57, 4. Amon 39"18, 5. Dohlem 39"83. Fuori tempo massimo: Kinunen 46"19.

Nota il risultato, quelle due Ferrari in prima fila potranno provocare un riso amaro anche più di quell'unica che in realtà c'era. Tuttavia il Clay non ruberebbe niente a Reutemann, titolare « vero » del secondo posto in prima fila, se si considera che nei quattro turni non ha segnato tempi superiori al 34"02.

Diciamo e ripetiamo, tanto per esser chiari, che questa non è una proposta ma una semplice riflessione statistica. Se dovessimo suggerirla a qualcuno aspetteremmo semmai un'occasione in cui Vittorio Brambilla avesse meno ragioni per picchiarci.

Il fatto che nella nostra prospettiva egli passi da una posizione di settima fila (che doveva essere quinta) addirittura ad

una sulla dodicesima è colpa di quel 42"47 rimediato nel secondo turno a causa di un motore in fase di climaterio.

Per il resto, solo quattro piloti (Lauda, Pace, Ickx e Stuck) occupano una posizione coincidente con quella dello schieramento vero mentre si registrano tre casi (Stommelen, Schenken, Graham Hill) nei quali la costanza risulta premiata.

Retrocedono per contro di una fila (due posizioni) Reutemann, Watson e Hulme per aver segnato, al di fuori del « giro buono » differenze di 2,5/3,0 secondi ed abbiamo infine il « caso Scheckter » a dimostrare, secondo noi, che il principio non è bugiardo.

Gravi scrupoli ci colgono se osserviamo che il sistema delle medie avrebbe fatto partire Bell in ultima posizione, relegando un classificato come Hobbs (9.) al ruolo di terza riserva.

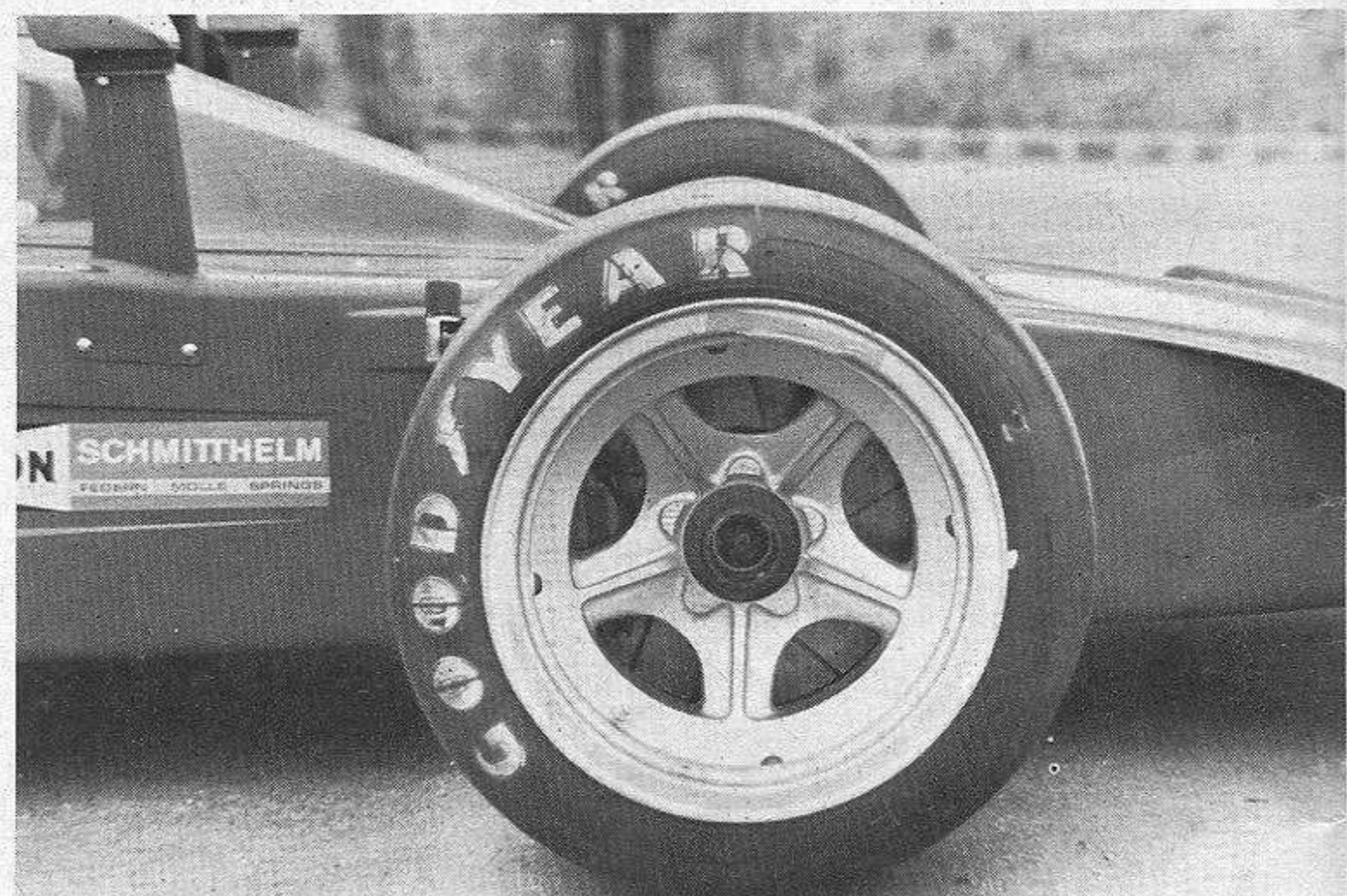
Va notato per concludere che questo tipo di schieramento, pur togliendo qualcosa allo spettacolo, avrebbe risparmiato al Clay la necessità di un sorpasso di

Reutemann cui ancora stentiamo a credere pur essendoci accaduto sotto il naso.

Come sarebbe, abbiamo dimenticato Peterson? Nossignori, ce lo tenevamo in serbo per associarlo al discorso in fatto di sorpassi. Scivoleremo magari sul piano dell'allegoria, ma fatto sta che il Fungo Vichingo ne ha combinata un'altra delle sue e qui la posizione di partenza non c'entra.

C'entra piuttosto quel motoraccio screanzato dal suono più aspro di un limone sott'aceto che, accolto come un Pappalardo alla Scala, induceva i più dotti a scommettere sul suo arresto nel giro in corso piuttosto che nel successivo. Eppure, quando O Rato ha tentato il colpo gobbo, è bastato un lieve aumento del cavernoso gorgogliare perché Ronnie si riprendesse di brutto ciò che evidentemente era suo, a quel punto del giro.

# Il piccolo «giallo» d (adesso illustriamo con parole Avete presente com'è fatto un pistone?



Dalla banda laterale di piccola pubblicità delle Ferrari, fa capolino anche la decal della Schmitthelm, fabbrica tedesca fornitrice di molle valvole

MODENA - L'Ufficio stampa della Ferrari ha così spiegato lunedì 9 settembre le cause delle avarie nel 45. GP d'ITALIA: « La macchina di Lauda ha accusato mancanza totale dell'acqua » per l'allentamento del raccordo che blocca la tubazione che va dal radiatore alla pompa; quella di Regazzoni ha subito la rottura del cuscinetto a sfere che supporta anteriormente l'albero a gomiti ».

**M**ai non fia che noi sempliciotti e riscaldati da sensi religiosi verso tutto ciò che è ufficiale, possiamo nutrire l'ombra di un dubbio per quanto i comunicati ci rivelano e l'Ufficio Stampa ci propone a credere.

Ragion per cui, eccoci qua con cacciavite alla mano: abbiamo testé provveduto a « ripassare » le fascette stringitubo sui manicotti-acqua della nostra « 500 ». Che, non li ha...? Ah, ma allora siete voi che peccate di sfiducia nei nostri confronti, briconcelli.

Tiremm innanz: parleremo ora dell'olio e di certi fenomeni che avvengono tra superfici in mutuo contatto, animate da relativi moti: se ci scapperà il destro, potremo anche fare dei semplici accenni alle consuetudini della relativa tecnologia.

Fino al 1966, di queste faccende si parlava senza neanche la comodità di un termine-definizione. Ci pensò finalmente il Minister of Technology del Regno Unito incaricando una commissione capitanata da Mr. Peter Jost allo scopo di studiare gli usi e gli abusi dei meccanismi in genere e dei loro lubrificanti. Non solo, ma si approfondirono temi estremamente interessanti come la progettazione, i materiali, il funzionamento, la manutenzione ed il management degli organi di lubrificazione. E già che c'erano, gli addetti ai lavori ponarono anche un termine ine-

dito che esprimesse adeguatamente i risvolti di tanta scienza. Il risultato fu « Tribologia », che si presta magnificamente per un titolo ad effetto.

Chiunque abbia accesso ad un laboratorio nel quale abbiano luogo ricerche petrolchimiche avrà assistito chissà quante volte al classico esperimento delle quattro biglie fatte rotolare una contro l'altra in una vena sempra più sottile lubrificante, fino alla eliminazione del cosiddetto velubro. Prescindendo dal fumo azzurrino e dalle associazioni di idee che detta esperienza propone, vi anticipiamo il risultato finale: le sfere finiscono saldate fra di loro per effetto del calore di attrito.

Qualcosa del genere può accadere, insistendo nel negare (o consumare) olio, anche all'interno di un motore a scoppio, fino a ridurre il medesimo allo stato di fermacarte gigante. Tuttavia ci si può arrestare a vari stadi del suddetto processo, che presenta fortunatamente una relativa gradualità.

Ora ci farebbe comodo un successivo spunto per poter continuare la chiacchierata, ma siamo purtroppo a corto di argomenti. Sarà quindi giocoforza concludere con tanti saluti... ah no, un attimo che ci viene in mente qualcosa d'altro.

Avete presente come è fatto un pistone? Sì, quel coso che sembra tondo e che porta ad un estremo una serie di segmenti: ecco, proprio quegli affari lì, come si chiamano... ah già, le fasce elastiche, meritano un ulteriore piccolo discorsetto.

Dagli anelli di tenuta di un motore a combustione interna ci si attende lo svolgimento di una funzione difficile e delicata. Essi debbono impedire ai gas di combustione la fuga (blowby) nel carter, sempre dannosa e talvolta esplosiva, contribuendo il meno possibile alle perdite per attrito che deteriorano il rendimento organico.

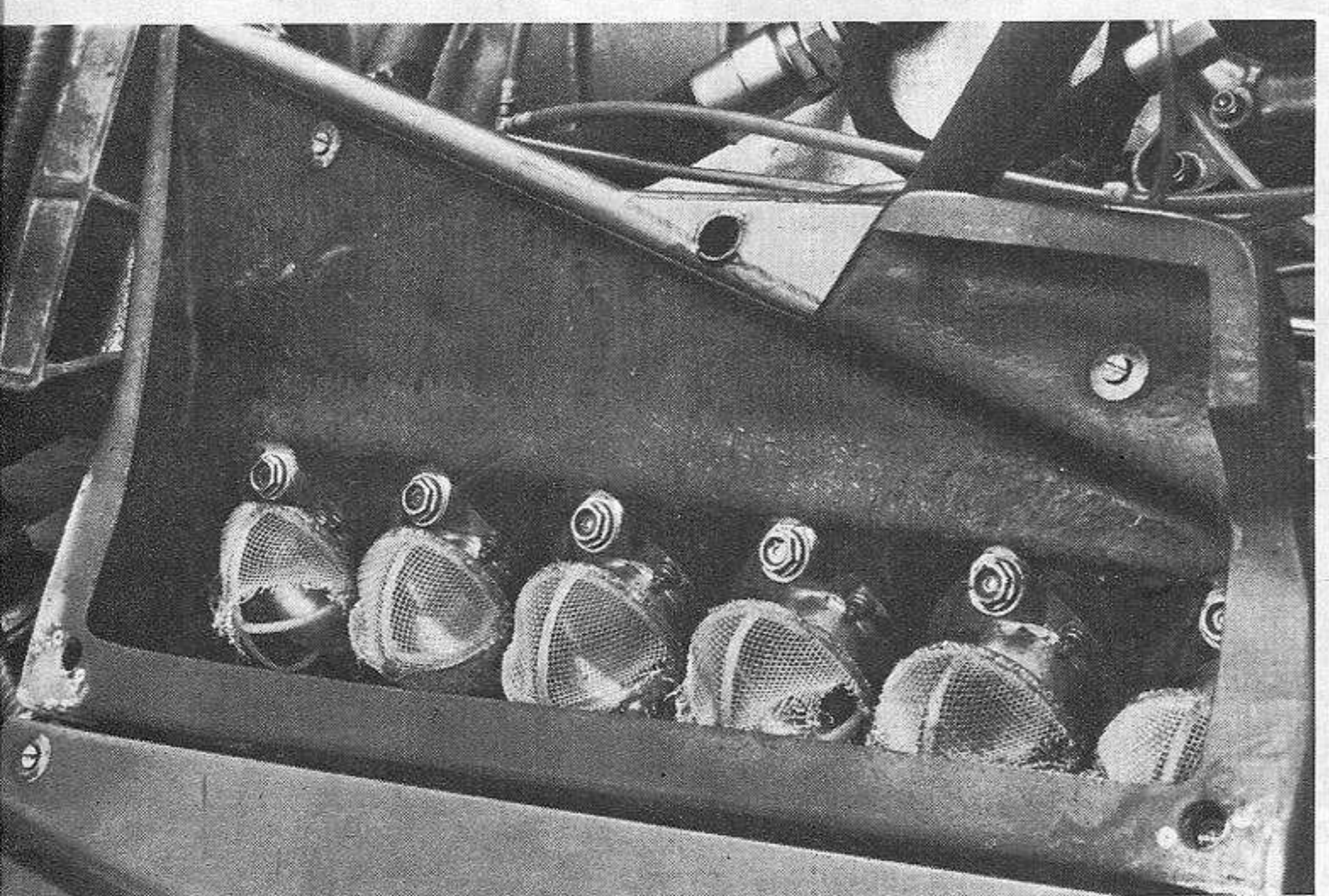
Nello stesso tempo, l'olio necessario a diminuire l'attrito non deve trafilare al disopra delle fasce pena l'ingresso in



# Le avarie FERRARI

(conce il fumetto di copertina)

# L'azzurrognolo in rilascio di acceleratore



Nelle prove private prima del GP, un motore Ferrari a Monza aveva avuto problemi alle valvole di aspirazione, con ritorni di fiamma bruciocornetti

camera di combustione e — questa è logica devastatrice — la combustione. Magari col fumetto blu, sulle staccate.

Per far tutto ciò, l'anello di tenuta si trova a strisciare a velocità pazzica contro la parete interna della sua canna e a doversi adattare esattamente a una forma che spesso non ha niente di circolare.

La maggior parte del suo tempo la passa a temperatura elevata, il che rende problematica la lubrificazione e la distribuzione delle pressioni nel film d'olio esistente tra fascia e cilindro.

Ma tutto questo diventa niente o quasi, se prendiamo in esame gli effetti del nemico N. 1, alias accelerazione del pistone. Nei motori veloci questo parametro è alla base di numerose angustie inerziali che affliggono pistoni, spinotti, bielle e manovelle. Inoltre, e risiamo agli anelli di tenuta, apprendiamo da una memoria del Dr. Dykes (proprio quello degli anelli Dykes) che l'accelerazione di pistone è altresì responsabile del cosiddetto flutter dei segmenti, particolarmente difficile da curare sui motori da corsa (guarda un po' come è piccolo il mondo):

E' per questo che sui pistoni corsaioli si tende non solo a diminuire il numero dei segmenti (massimo due) ma anche a rendere quei pochi particolarmente striminziti e quindi leggeri.

Questo perché raggiungendo certi valori di accelerazione, l'inerzia di un segmento può vincere la pressione dei gas che lo schiacciano contro la faccia inferiore del suo solco, sbatocchiando in alto il segmento stesso ed impedendogli di svolgere la sua funzione di tappo.

Qualora si verifichi questo misfatto, un anello non potrà garantire la tenuta e dovrà permettere un certo grado di blow-by, senza contare che spesso, e volentieri l'anello si spacca.

Osservato dall'esterno, il fenomeno si manifesterà con l'emissione di fumo azzurro allo scarico, che acquista progressiva imponenza quando i cilindri interessati sono diversi e gli sbuffi avvengono

## I ferraristi volano da soli

LONDRA - Lunedì notte, dall'aeroscalo inglese di Gatwich, due aerei cargo sono decollati per il Canada con nel ventre 23 monoposto di Formula 1, destinate alla trasferta americana che concluderà il mondiale piloti, a partire dal 22 settembre a Mosport Park.

Vi sono tutte le squadre inglesi, mentre le Ferrari sono solite partire dalla Malpensa (piloti e tecnici partiranno invece martedì da Roma). I trsbordi aerei di materiale e persone sono pagati dagli organizzatori del GP alle squadre facenti parte della Formula One Association, mentre le squadre private (o meglio, non ammesse ancora alla associazione), pagano di tasca propria. Si calcola che la trasferta americana verrà a costare agli organizzatori canadesi e statunitensi circa 150 milioni di lire. Tutto il materiale dei due voli è assicurato per un totale di oltre 2 miliardi di lire.

da più bancate e/o collettori di scappamento.

Peggiorando le condizioni sopradescritte per incuria o per necessità, si può arrivare al limite della fumata azzurra modello « Habemus Potificem » ad ogni rilascio di acceleratore proprio come accadeva — ora che ci pensiamo — al povero Niki Lauda nel corso dell'ultimo Gran Premio d'Italia, disputato — ci pare — a Monza.



**V**i si è mai rotta la cinghia del ventilatore? Di solito questo inconveniente aspetta a verificarsi fino a quando la su' vittima non decide di percorrere il tratto autostradale Lagonegro-Maratea nel pomeriggio di una domenica di agosto. E' comunque un guasto assai comune e chiunque osservi regolarmente le « spie » del cruscotto ha buone probabilità di cavarsela senza danni, salvo quelli spirituali di eventuali « saracche » indirizzate a questo o quel Santo, liquidabili post mortem con un certo numero d'anni in purgatorio.

Certo che, se uno fa lo scemo con l'autostoppista imbarcata al casello, l'acqua di raffreddamento ne approfitta per sguagliarsela all'inglese e il conseguente rialzo termico del blocco può combinare guai.

Lo scotto che si paga in questi casi lo conosciamo: un tratto di guarnizione della testata — solitamente in quel centimetro che separa due canne — si disintegra permettendo la comunicazione fra l'intercapedine piena d'acqua e un tratto di collettore, vuoi d'aspirazione vuoi di scarico.

I relativi sintomi sono sempre imponenti: l'acqua nella benzina e/o il relativo innaffiamento del carburante (se avete l'iniezione perdonate l'insulto) provveranno subito a mettervi a piedi. Se invece è lo scarico ad essere irrigato, vi accorgete (o qualcuno vi farà notare) che procedete in una nuvola di vapore tale da far invidia alle nebbie di Val Padana.

Questo fino al consumatum est dell'ultima goccia d'acqua, dopodiché sono integralmente fatti vostri ivi compreso il grippaggio che non tarderà.

C'è di buono, in questo naturale processo, che la guarnizione di testata fa da vittima sacrificale placando con questo certe furie del destino, capacissime altrimenti di tirare altre e ben più gravi mazze al motore e al borsellino.

Tipo quelle, per intenderci, che son del tutti diverse e dipendono da insufficienza di lubrificazione.

Questo secondo tipo di avaria è assai più « gattamorta » della precedente; da sintomi chiari ma meno teatrali e, purtroppo, causa conclusioni repentine certamente non riparabili col rinnovo di una semplice guarnizione.

L'insufficienza d'olio alle parti che lo richiedono può avvenire a circuito pieno per la presenza — ipotesi — di corpi estranei in qualche canalizzazione. Se il vostro meccanico non vi è stato imposto dall'INAM, questo non dovrebbe mai essere il vostro caso.

Se invece il fenomeno si verifica perché il circuito è vuoto e siete sicuri che alla partenza l'olio c'era, ne dovremo dedurre che il viscoso giulebbe si è consumato strada facendo. Per magia o per qualche altro motivo.

Lasciamo perdere le scienze occulte e vediamo quali possono essere i motivi di un eccessivo consumo d'olio: qualsiasi autoscuola vi potrà assicurare che, in un veicolo passato al collaudo, essi saranno tre, solo tre, come le cose piacciono a me. Ossia:

- 1 Per abbandono del relativo contenitore sotto forma di sconveniente gocciolio;
- 2 Per emissione attraverso sfianti del carter, oggi combattuta su strada con apposito riciclo ed ancor più sulle piste dove si corre, mediante appropriati riciclatori;

3 Per filtraggio in camera di combustione, dove la fine che fa l'olio si può intuire dal nome della camera stessa.

I primi due modi vi daranno in breve un tale imbarazzo, specie se parcheggiate la vostra Carolina fra le vetture perbene, che farete in modo da eliminarli se ed appena si manifestano.

Il terzo è quello che vogliamo approfondire perché ci solletica ed eccoci ancora a distinguere tre casi:

3 a) Per la rottura di un diaframma azionatore del tergicristalli, qualora la vostra vettura monti una pompa-benzina del tipo composto che, oltre a pompare combustibile, provvede il vuoto per far marciare il relativo motorino.

Si fa presto a controllare: basta attaccare il tergi e dare una sonora accelerata. Se le spazzole si fermano, il diaframma è fessurato e di lì fugge l'olio, accidenti a lui... Se il vostro mezzo di trasporto abituale è una monoposto di Formula, questo è comunque un incidente che non vi dovrebbe capitare.

3 b) Un po' più comune il passaggio di olio nella camera di combustione per il cosiddetto « pompaggio » che avviene fra segmenti di tenuta e parete del cilindro. Si verifica di solito nei motori anzianotti e si deve sia ad incrostazione carboniosa delle fasce elastiche sia a cilindri maggiorati per usura, ovalizzati e/o rastremati nella zona di lavoro. Quale sintomo, possiamo contare su una nuvolaglia bluastra con qualche favilla nei casi disperati, fuoriuscente dallo scarico quando si apre tutto.

3 c) Se il gioco fra lo stelo delle valvole di aspirazione e le relative guide supera infine certi valori a caldo, l'olio potrà essere « ciucciato » in camera di combustione ad ogni corsa di aspirazione andando in tal caso a far la fine della benzina.

Il nostro scetticismo nelle coincidenze rimane scosso dalla dispensa N. 89 di MILLERUOTE che, proprio in data 12 Settembre '74 (ma non poteva comunicarlo una settimana prima?) scrive: « Il consumo (d'olio, n.d.r.) attraverso le guide delle valvole di aspirazione è rivelato da un colore azzurrognolo dei gas di scarico quando si rilascia di colpo l'acceleratore (e la depressione del collettore di aspirazione diventa massima) ».

E più sopra: « La forma delle guida-valvole è in genere conica nella parte superiore. Ciò è determinato dalla necessità di evitare l'accumularsi di olio che potrebbe trafilare nel collettore di aspirazione o in quello di scarico. »

« Circa il 30 per cento di olio è infatti addebitabile al lubrificante che, attraverso la guida-valvola, viene aspirato in camera di scoppio (e bruciato) oppure entra nel collettore di scarico e viene espulso incombusto. »

Esaurita così la nostra panoramica tecnica suggerita, lo confessiamo, da certi celebri guai di attualità e relativi strani comunicati stampa, l'associazione di idee ci gioca un ultimo tiro birbone e ci fa ricordare la fine delle prove Ferrari ante-GPI.

AUTOSPRINT accennava in proposito (N. 36, pag. 29) al probabile guaio ad una valvola della bancata destra che, date le reticelle paraflamma bruciacchiate, doveva essere di aspirazione. Non sarà stato per gioco ristretto fra valvola e guida, cui si è rimediato con liberale miglioramento da sperimentare in occasione del Gran Premio?

Giuliano Orzali



## I galli rampanti

CONTINUAZIONE DA PAG. 22

un'avaria. Sempre che i tecnici non lo sapessero (e bene) da prima i rischi che correvano in quel calorifero di Monza! Le temperature, non c'è da ripetersi, hanno giocato serio sul risultato. In più c'è quella storia delle due molle valvole già rotte, sia a Zeltweg da Lauda, che nelle pre-prove monziesi di fine agosto, da Regazzoni appena salito sulla monoposto fin'allora usata dal compagno. Se si rompono le molle non si scappa. C'è qualche giro di troppo. E i giri di troppo ci possono essere per ragioni precise: rapporti troppo corti, eccessiva irruenza dei piloti.

Ora si è detto: Ferrari difende i suoi piloti; ha svelato le avarie per dire che sia Lauda che Regazzoni non avevano colpa di ritmi di gara troppo agitati (però di contratti già rinnovati non c'è ancora la firma). La matematica, certo, non è un'opinione. Il cronologico che leggete appreso veramente dimostra il contrario. A gioco fatto, sparite cioè nei boxes le rivali del Gran Premio, cioè le Brabham, e confinate in posizioni di rincalzo le rivali di classifica iridata (la Tyrrell di Jody e la McLaren di Fittipaldi) Lauda e Regazzoni, con 20", e 13" rispettivamente di vantaggio su Peterson, continuavano a guadagnare ancora un secondo a giro! Ma dove andavano se non a farsi la forza tra loro?

E poi, adesso si può dire chiaro: Regazzoni aveva saputo prima del via che Lauda non gli avrebbe ceduto il passo se non a una condizione: che Scheckter fosse quinto o sesto. Se Jody fosse stato piazzato meglio, Lauda aveva avuto il permesso (e non solo da Montezemolo) di correre per i 9 punti. Capito? Si sarebbe garantito il gioco di squadra mondiale solo se Jody avesse fatto meno punti, non nel caso opposto! Come dire: visto mai che nelle prossime corse Regazzoni rompe, meglio garantirsi il massimo di punteggio anche per Lauda! Sembra che i dirigenti del box Ferrari amino giocare a monopoli, non a portare a casa un titolo mondiale, prima possibile e col pilota meglio piazzato tanto per mettersi tranquilli! In realtà il permesso-a-vincere per Lauda aveva il solo scopo di lasciarlo comunque in lizza per l'alloro iridato.

Come si sa, non sempre tutte le ciambelle riescono col buco e così ora la Ferrari si trova allo sbaraglio (con il risicato vantaggio numerico del solo Regazzoni) nelle due prove decisive, mentre il lavoro psicologico ai fianchi da parte di Scheckter come del « gattone » Fittipaldi è in pieno crescendo.

Se non altro le unghie dei galletti adesso dovrebbero servire solo contro gli avversari, e il « patto di Origlio » — riconfermato pare a tavola con il « com-

## GLI INGLESI temono una RINUNCIA alle corse di FERRARI se perde il titolo anche quest'anno



A Monza, Giorgio Albani (il d.s. della Molteni), ha portato in regalo a Reutemann la bicicletta con cui Merx ha vinto al Tour. A Reutemann però non è riuscita la doppietta Austria-Italia, come a Merx quella Giro-Tour

menda» a Fiorano —, si spera possa essere l'ipoteca per farcela comunque in queste prossime settimane. Origlio è quel paesino che ospita un country club dove, la sera del lunedì post Gran Premio, Regazzoni ha festeggiato... il suo quadriennale di vittoria a Monza (1970). Probabilmente era una festa preparata per salutare il titolo mondiale in anticipo, ma la doccia gelata della sconfitta ha fatto cambiare dizione.

E' stata una festa allegra, con gli sponsor di Clay euforici, ma i suoi supporters svizzeri molto meno, ce l'avevano con alcuni team-managers ferraristi che, a ogni buon conto, non si sono visti (ufficialmente erano già a Modena a fare l'anatomia delle avarie). Di piloti invitati ce n'erano pochi, anzi due o tre. Lauda però non è mancato ed è stato lì che ha promesso di dare una mano. Quella promessa, cioè, che prima del GP era mancata e che pur nel passato si era spesso ripetuta nella storia Ferrari. Per esempio l'anno tragico 1961. Anche allora il Drake aveva due piloti a farsi gelosia per il titolo mondiale: von Trips e Phil Hill. Ma il « vecchio », cui stava a cuore il mercato USA, disse al rigido barone tedesco: « Lei è giovane e può vincere ancora un tito-

LONDRA - Per la Ferrari e per l'Italia il risultato del Grande Premio italiano deve avere rappresentato una *débauche* umiliante, perché nonostante l'osservazione di Tyrrell « è difficile vincere il "proprio" Grande Premio », in questo la maggioranza delle squadre e dei giornalisti inglesi si aspettavano proprio il trionfo delle vetture rosse. Anche il tempo quest'anno a Monza sembrava meno sfavorevole (a nord della Manica ci riesce difficile capire perché le Ferrari sembrano suscettibili al caldo) e generalmente tutto sembra andare nel verso giusto per la Ferrari. Non proprio fino al punto previsto, forse, poiché i visi al box Ferrari erano seri quando in prova è emersa la sfida Brabham, comunque il mattino del 9 settembre le prospettive dovevano sembrare buone.

Arrivati a metà pomeriggio tutto era andato in cenere e abbiamo assistito ad un'altra « giornata Ford » (probabilmente è una magra consolazione osservare che l'altro team da 12 cilindri è fallito miseramente).

In Inghilterra la reazione è stata di sorpresa, volendo ricorrere a una parsimonia verbale, e anche di preoccupazione, più che di trionfo, perché la Ferrari continua a essere ritenuta di grande peso. Anche se gli appassionati che sono andati via dopo il ritiro di Regazzoni hanno in effetti perso uno splendido duello fra Peterson e Fittipaldi, non è un complimento per i progressi (!) delle gare di Grand Prix il fatto che una vettura tanto vecchia abbia vinto l'ultima grande corsa della stagione europea. Osservando i miei appunti, vedo che — dopo — Peterson ha detto ironicamente: « L'anno scorso mi si bloccava in frenaggio una ruota anteriore, quest'anno una posteriore... ecco i progressi compiuti in un anno ». Ed è salutare pensare che se Chapman non avesse sprecato tanto tempo con una vettura nuova, più indietro nell'anno, forse Peterson sarebbe in testa al campionato con



## ATTENTI alle « SCHEDE » perforate!

« Il « Cor-Sera » per lungo tempo ci aveva spacciato un Niki Lauda formato computer. Tutto perfetto, tutto calcolato, « a prova di errore ». Le ultime gare ed i conseguenti avvenimenti hanno un po' spento gli entusiasmi in questo senso e di computer non si è più sentito parlare, anzi c'è stata una affannosa rincorsa alla giustificazione del comportamento dell'uomo-Lauda.

Devo confessare che vedere quanto sia umano e condizionato dai fattori esterni Niki Lauda, me lo ha reso più simpatico. Il vederlo spacciato come quello che aveva programmato la sua giornata al centesimo mi suonava un po' troppo stonato per un ambiente, come quello delle corse, dove è importante sì la precisione e la metodicità, ma dove anche la componente umana è determinante al risultato finale.

A Monza, poi, c'è stata la dimostrazione definitiva che non c'è speranza, almeno per ora, che la macchina prevalga sull'uomo, in quanto sarà sempre l'elemento umano che dovrà pre-

sab.



una 72. Ci si preoccupa al pensiero che in questi tempi tanto duri, dal punto di vista economico, il futuro della squadra Ferrari possa essere addirittura in pericolo quale risultato diretto delle prestazioni di Monza.

La rivista «Motor» accenna a diffusa preoccupazione, sotto il titolo «Trionfo di Peterson-Vergogna della Ferrari». «E' stata una vergogna nazionale, qualcosa che ha irritato i fans di Ferrari, pazzi per le corse, più di quanto non facciano i guai economici che assillano l'Italia. Per quelli tra noi che amano le competizioni, quanto è successo potrebbe così facilmente significare che Ferrari, il quale in passato ha tanto spesso minacciato di rinunciare alle corse, possa essere costretto a ritirarsi una volta per tutte. Questo perché, credetelo pure, la sconfitta di Ferrari deve indurre i capi della Fiat a riflettere due volte prima d'impegnarsi a versare l'ingente somma che avevano assicurato per l'assalto di quest'anno al titolo mondiale. Per fortuna, esiste ancora una possibilità....».

Altri commenti della stampa sono di natura più pratica. «Autocar», per esempio, dice: «Alla Ferrari si sospetta che i guai siano nati dalle valvole o dai pistoni. Viene anche fatto di pensare che gli imprevisti problemi siano sorti per i tentativi di spremere qualche cavallo in più per quella che, per loro, era la gara più importante della stagione».

Sotto il titolo «Duro colpo», la rivista «Motoring News» commenta: «Il Cavallino Rampante è andato a terra ancora una volta. L'entusiasmo del pubblico si è spento, evaporando con il fumo provocato dall'olio che sovrastava le Ferrari inerti. Molti spettatori si sono avviati lentamente verso le uscite, sentendosi gabbati e delusi per le prestazioni Ferrari».

Possiamo dire che a metà strada, in questi atteggiamenti, c'è il cronista di «Autosport» il quale dice: «Non era più una corsa, naturalmente».

parare e elaborare le disposizioni per le macchine, per cui già nei primi tempi del Lauda-computer ci si era dimenticati che al computer ci doveva pur essere qualcuno che preparava le «schede perforate» e che nelle ultime gare (vedi Nurburgring o Monza) le «schede perforate» delle disposizioni dovevano averle preparate male.

Monza è passata e tutti pensano ormai al Canada; la crisi Ferrari di Monza ha aperto il Mondiale Piloti in modo eccezionale ed è quasi una ingiustizia che le due ultime gare non si svolgano questa volta in Europa, dove tutti gli appassionati hanno la possibilità o direttamente o via TV di seguire il tutto.

Gli inglesi più di tanto non hanno potuto fare nella settimana dopo Monza. Hanno revisionato le macchine, i motori e spedito il tutto in America. Soprattutto dal lato motori devono accontentarsi di quello che passa la Cosworth, nessuno ha per ora la possibilità di incrementare privatamente l'otto cilindri Ford. Ferrari invece deve aver ben elaborato in questa settimana e probabilmente cercherà di risolvere quei problemi che a Monza sono stati evidenziati dalla televisione.

Che Lauda e Regazzoni abbiano utilizzato nella prima parte della gara meno giri del motore di quanto facessero di solito mi sembra molto strano, direi impossibile: alcuni giornali hanno addirittura parlato di spie del contagiri Ferrari ferme a 12.100 giri contro i 12.500 utilizzabili. Si sono forse scordati di controllare che sulla Ferrari F. 1 è montato un contagiri elettronico che non ha «spia» che segni quale è stato il regime massimo utilizzato: quindi da chi è arrivata la «notizia»? Dai piloti che hanno il contagiri sotto il naso? Non credo! Dalla Ferrari stessa che voleva giustificare certe scelte? E' probabile.

Quindi vuol dire che a Monza si è evidenziato un problema tecnico che va al di là della fascetta del raccordo dell'acqua per Lauda e del cuscinetto dell'albero motore di Regazzoni e per il Canada la Ferrari ha sicuramente le possibilità di recuperare ogni eventuale problema tecnico.

A Monza è sembrato che fosse più importante la gara in sé stessa che il Mondiale Piloti; ora sembra che la situazione si sia rovesciata e per le due gare americane vedremo quali sono state le «schede perforate» preparate per i due piloti di Maranello.

Andrea de Adamich

## BRAMBILLA ha trovato il suo premio in chicane

Nei primi giri, a Monza, un esaltante Brambilla segue Watson, Fittipaldi e precede Scheckter e Depailler

MONZA - Forse sarà una teoria sbagliata, ma per me la sbattuta di Vittorio Brambilla alla variante di Monza è stata forse il più positivo dei suoi risultati in questa stagione. Partendo dal presupposto che è perfettamente inutile fantasticare sulla perfezione che avrebbe potuto occupare alla fine della corsa (una staccata lunga per cercare di infilare Fittipaldi l'aveva comunque già provata), è più opportuno dare un valore ai fatti. Per esempio è un fatto che Scheckter lo scorso anno fosse considerato un pericolo pubblico e sbattesse a destra e a manca. Oggi è uno dei candidati al campionato mondiale ad un solo punto da Regazzoni.

E Regazzoni? Non era forse quello che faceva perdere il conto dei telai distrutti? Oggi è colui che tutti sperano campione del mondo 1974.

Sia Regazzoni che Scheckter, quando sbattevano, erano già solidamente accasati e adeguatamente stipendiati da due Case generalmente riconosciute come ricche. Per di più avevano rispettivamente poco più di trenta e un poco più di venti anni ai tempi delle confidenze ripetute.

Bene, passiamo a guardare la corsa di Vittorio a Monza. Dopo un quinto posto sfuggito in Svezia ad un giro dalla fine per un motore esausto, dopo un terzo posto (terzo, perché era davanti ad Hunt agevolmente prima che si bucase il pneumatico e dovesse percorrere oltre 15 giri con una gomma davanti molla), diventato solo sesto in Austria, dopo una stagione arrivata come un miracolo (quando ormai sembrava che malgrado l'entusiasmo e la buona volontà della March l'accordo con la Beta non venisse raggiunto), dopo una stagione corsa per imparare, con prudenza, su circuiti spesso scon-

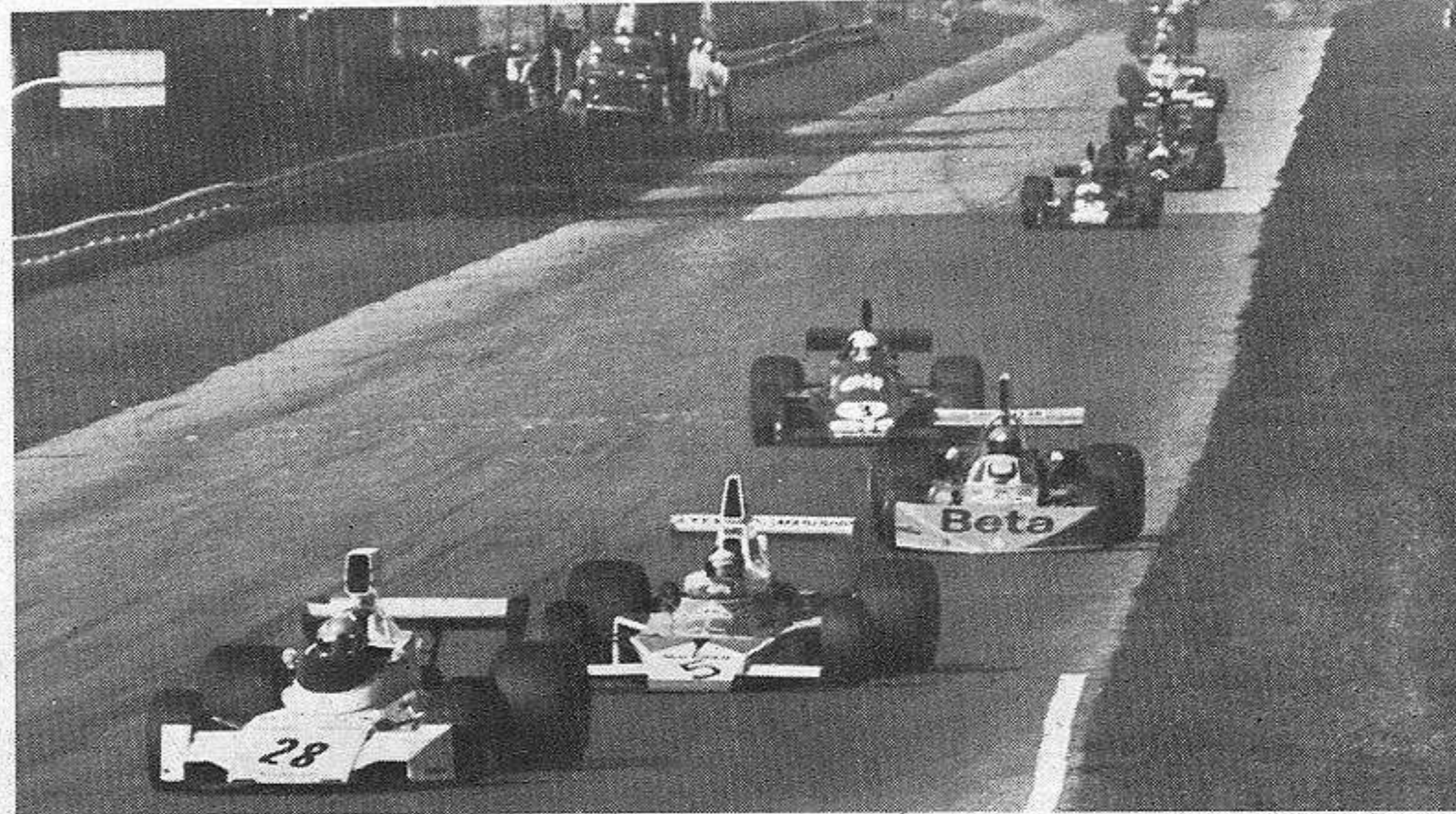
Era diventata tutt'un'altra cosa, con la Ferrari messa in disparte». Due paragrafi più oltre, esprime la sua perplessità per la reazione del pubblico mentre Lauda stava abbandonando. «L'applauso per Lauda al primo giro era nulla se paragonato al giubilo un poco folle che ha accolto Regazzoni». Così dicendo — e i gentili lettori scusino la mia interferenza — il cronista mette in mostra di non avere valutato a dovere il fatto che uno dei guasti Ferrari era minaccioso, soprattutto visto che la vettura di Rega si lasciava dietro una scia di fumo...

La rivista «Motor» può anche avere sbagliato dicendo «la sconfitta della Ferrari», perché ogni lettore di una cronaca inglese avrà l'impressione abbastanza netta che la vittoria sia caduta in braccio a piloti di vetture chiaramente più lente perché la Ferrari si è autodistrutta, però la maggioranza farà eco a quanto espresso nell'ultima frase del resoconto di «Motor». «Speriamo che l'Italia non abbia perso troppa fede, quale risultato del fiasco di domenica».

Nessun giornalista è disposto a prevedere l'esito del campionato in questo momento, però quasi tutti sono d'accordo con quanto disse Stewart alla conferenza stampa della Elf, cioè: «Se il campionato del mondo sarà ancora aperto a Watkins Glen, sarà la miglior cosa possibile per le corse. Ci permetterà di dimenticare i problemi economici che hanno minacciato il nostro sport durante l'inverno, garantendogli un futuro sano».

Questo il commento di «Motoring News»: «Il campionato mondiale piloti 1974 ha superato ogni previsione, in fatto di emozioni... A Watkins Glen potremmo avere un finale a "cinque strade" e questo fornirebbe la lotta più serrata mai vista, da quando ebbe inizio il campionato nel 1950».

David Hodges



sciuti, senza un solo test precedente la gara, con motori revisionati senza troppa larghezza di mezzi, che senso avrebbe avuto rinunciare a tirar fuori una volta l'altra faccia, quella della grinta?

Enzo Ferrari, consegnandogli il casco d'oro d'AUTOSPRINT, lo scorso anno, aveva raccomandato a Vittorio di amare l'automobilismo come una donna usando parole di fuoco delle quali si compiace. Vittorio aveva stretto la statuetta, era stato come un bambino al quale si parla del gelato senza neppure farglielo vedere. Però, nel momento in cui alla soglia della primavera, dopo l'esordio di Ganley, la guida della March ufficiale è passata al nostro pilota, quelle parole debbono essere tornate a lavorare nel suo cervello.

Perfettamente amalgamato nella riservatezza e serenità del team inglese, coscienzioso e tenace, senza ingerenze nel lavoro dei meccanici e senza esibizionismi fuori tempo, il nostro pilota ha amato la sua auto, la sua squadra ed il suo ruolo durante tutti questi mesi.

Max Mosley e Robin Herd, scopritori di Peterson e Lauda prima di ogni altro hanno cominciato a sentirlo loro. Vittorio era proprio quello che avevano intuito forse durante la stagione 1973: un serio professionista dai modi misurati e non il focoso latino che generalmente si credeva.

Anche i tecnici della Goodyear si sono accorti presto che i suoi giudizi sulle gomme e le sue indicazioni per le regolazioni erano esattamente quelle che dovevano essere. Il modesto italiano, tanto modesto da aver rinunciato all'inglese che pure un po' conosce, per lasciare parlare Mosley nella nostra lingua..., è stato portato a prima gui-

da, al posto del giustamente decantato Stuck ed è entrato nel gruppo dei piloti che la Goodyear segue con un occhio particolare.

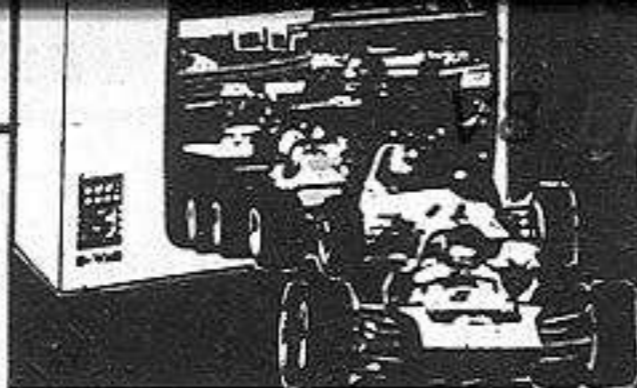
Ha fatto tutto da solo, in silenzio al punto di vedersi offrire già oggi il contratto per il 1975 (non ancora firmato) della March che è, tra l'altro, intenzionata a concentrare i suoi sforzi sulla sua sola macchina patrocinata dalla Beta, se non si troverà uno sponsor consistente per costituire un team competitivo di due unità.

Tutto questo per tornare a quanto dicevamo prima, e cioè che l'uscita alla chicane-trappola di Monza è stata un bel risultato, ed è vero. E' stata la dimostrazione che, oltre ad essere un pilota che porta i motori fino al traguardo, che sa fare la messa a punto, che conosce le gomme, che sa farsi amare da chi gli lavora a fianco, si tratti anche di freddi inglesi facili denigratori della emotività latina, Vittorio Brambilla è anche un duro, in grado di combattere tra Peterson, Fittipaldi e Scheckter, per una posizione di quelle conquistate fin dall'inizio.

C'è una teoria molto prossima a dimostrare che tutto il mondo e l'intero universo si reggono sulle leggi uguali e contrarie al caso. Ciascuno di noi, anche con un gesto minimo, può imprimere alle leggi del caso percorsi diversi. Questo stesso caso vuole che Vittorio Brambilla oggi sia maturo professionista ma abbia anche un'età tale da non potersi permettere di aspettare per troppo tempo il suo turno. Un turno che significa auto competitiva ed anche qualche soldo per potersi sentire a suo agio in un mondo pieno di denaro di cui fatica a sentire il profumo.

Gabriela Noris





Ci son voluti DIEGO FABRI e il figlio NANNI perchè finalmente sul « video » il nostro sport apparisse senza le facili componenti (parlate e visive) della retorica granguignolessca

# La buona faccia dell'automobilismo

Le ultime settimane televisive sono state intense per l'automobilismo sportivo anche in TV. Dopo la « lezione » austriaca, portarono le telecamere fin giù in Sicilia a Perugia, per il G.P. del Mediterraneo teletrasmesso domenica 25 agosto. Non si è sfuggiti peraltro alla (piuttosto) consueta mancanza di precisione in tema di orari. Quella volta il collegamento è andato in onda con almeno venti minuti buoni di anticipo. Così che, chi si è fidato delle « informazioni » — provenienti dalla stessa Rai — ha dovuto accontentarsi di assistere solo alla conclusione della prima manche. Ma non basta. Al termine di questo primo collegamento Poltronieri dava ai telespettatori un non meglio precisato appuntamento per la telecronaca — diretta, ovviamente — della seconda manche. Appuntamento talmente vago che ha necessariamente tenuto incollati dinanzi al televisore gli appassionati di automobilismo per circa due ore prima di poter vedere — oramai registrata — l'ultima parte della gara. Ma veniamo alla telecronaca che era commentata, come abbiamo detto, da Poltronieri affiancato da Nuccio Puleo che dai box forniva notizie e brevi interviste con i piloti costretti al ritiro. Purtroppo ciò che veniva dalla zona box risultava spesso incomprensibile per un eccesso di ottimismo di Puleo che riteneva, evidentemente, il suo microfono sufficientemente lontano dalla pista e quindi immune dal rumore delle macchine in transito.

Dal canto suo Mario Poltronieri si è dimostrato efficace anche se non brillante ed entusiasta come era avvenuto durante il Gran Premio d'Austria; ma è già un punto a suo favore quello di aver eliminato la « stanchezza » e il più volte criticato vizio di mangiarsi le parole. Un difetto, questo, che forse gli sarebbe giovato verso il termine della seconda manche quando, con voce quasi stentorea, annunciava la vittoria di Laffite: « Ecco che Laffite vince il dodicesimo Gran Premio del Mediterraneo! Laffite, uno dei migliori piloti francesi del momento, ha vinto su March BMW il dodicesimo Gran Premio del Mediterraneo... ed ecco Hans Stuck che vince il Gran Premio del Mediterraneo ». E' evidente che si è trattato di una papera nella confusione del risultato di manche e di quello finale.

In « Domenica sportiva », la stessa sera, Guido Oddo ebbe in salottino Clay Regazzoni, aspirante mondiale F. 1. E' interessante ricordare ora quello che Clay disse quella sera a proposito degli « ordini di scuderia » sul comportamento da tenere in pista. Comportamento che, ovviamente, riguardava Lauda.

« Bisogna dire — precisò Regazzoni — che all'inizio dell'anno non c'è stata una prima guida; quindi la Ferrari ha puntato le sue carte su me che su Lauda mettendoci a disposizione due macchine competitive, alla pari... Indubbiamente ora durante il GP d'Italia si cercherà di favorire una mia vittoria. (Infatti... n.d.r.). Una mia vittoria a Monza porterebbe quasi sicuramente il titolo ancora alla Ferrari, dopo dieci anni. Ma questo si potrà vedere solo durante la gara... Qui noi parliamo per vincere la corsa. Indubbiamente se dopo metà gara sarò... spero di trovarmi al comando, con Niki Lauda secondo, a ruota, e con gli avversari staccati, si cercherà di controllare e di portare a termine la gara in questa posizione ».

Poi la Monza « sportiva » ha purtroppo deluso la Grande Speranza per l'improvvisa quanto inaspettata defaillance delle Ferrari. Monza « televisiva » — dal canto suo — non ha certo contribuito a risolvere gli spiriti. Neppure quando, fino a oltre metà gara, sembrava che le cose andassero bene per le macchine di Maranello.

Il rientro di Casucci, infatti, non è stato spiccatamente brillante come ci auguravamo che fosse. Perché il telecronista ha dimostrato di conservare — anche in questa particolare occasione — l'estremo distacco per tutto quello che avviene in pista, come se la cosa lo interessasse solo fino a un certo punto.

Se è pur vero che il telecronista deve restare al di sopra di ogni sentimento personale e mostrarsi quanto più positivo è possibile, è anche vero che — come telecronista nazio-

nale — avrebbe potuto esternare con un po' più di forza il suo rammarico per il ritiro delle due Ferrari.

Ma Casucci ha capito che le sue cronache « sedute » se disturbano i teleudenti non provocano reazioni negative da parte dei dirigenti della Rai, e quindi continua a somministrarci le sue sonnolente notizie senza spingersi oltre. Tanto contano gli altri a Via Teulada...

Per concludere c'è da ricordare l'apporto di Poltronieri dai box; un aiuto non sempre valido in quanto il collegamento risultava quasi sempre disturbato e tanto da far perdere ai telespettatori molte delle notizie che il « secondo » di Casucci forniva sulle vetture che via via si fermavano o, addirittura, erano costrette al ritiro.

Di Monza si era parlato alla vigilia, anche nel telegiornale, e dopo la conclusione. Sia nel telegiornale che nella « Domenica sportiva ». Dove, oltre al filmato riassuntivo di Mario Poltronieri, si sono visti i due sfortunati piloti ferraristi ospiti della trasmissione e opportunamente intervistati dallo stesso Poltronieri. Una intervista asettica.

## FRAJESE

### il post PIGNA

L'automobilismo sportivo è finalmente apparso sui teleschermi, senza l'abituale condimento delle scene di incidenti, sabato 14 nella prima delle tre puntate dedicate a « L'altra faccia dello sport ». La trasmissione — a cura dei Servizi speciali di cui è responsabile Ezio Zefferi — è « firmata » da Diego Fabri (il notissimo commediografo romagnolo) e dal figlio Nanni: quest'ultimo — fino a ieri aiuto regista cinematografico al suo debutto sul piccolo schermo. E possiamo senz'altro affermare che la « prova » è riuscita. Anche se Fabri jr., pur dichiarandosi abbastanza sod-

dimostra quanto essi siano stati attenti e precisi nella scelta delle immagini e, di conseguenza, nella presa immediata che queste avrebbero suscitato sul pubblico televisivo.

La puntata, infatti, — mentre scorrono sovraimpressioni, i titoli di testa — inizia con l'ultima telecronaca di Casucci che, via via che i protagonisti della trasmissione (Merzario, Galli, de Adamich, Chiti, Pederzani, Sabatini, Pettinelli, Giachini, Talarico, Brambilla e altri) espongono i problemi che affliggono lo sport automobilistico in generale e quello italiano in particolare, si riaffaccia nei suoi momenti più interessanti (e sconcertanti) fino alla conclusione del programma.

Ma quale è, in definitiva, « L'altra faccia » dell'automobilismo sportivo? Non certo quella che i detrattori di questo sport avrebbero voluto vedere. Piuttosto una infinita serie di problemi che si sono concretizzati, in definitiva, nella malcelata amarezza che traspariva soprattutto dalle parole dei piloti.

Come mai — è lecito chiederselo — è potuta andare in onda una trasmissione tanto poco polemica e così « pulita »? Forse il merito va attribuito, nella massima parte, alla puntigliosità degli autori. Di Diego Fabri, che da sempre — fin da quando era bambino, nella sua Forlì — si interessa con passione di gare automobilistiche; di Nanni Fabri, che dopo diversi (e vani) tentativi è riuscito finalmente a portare sul video, a conoscenza di un più vasto pubblico, motori e uomini che di motori vivono, per poterne svelare i segreti. Non quelli « fumettistici » ma quelli veri; che aiutano a far comprendere, a chi si trova dall'altra parte della pista, come quella del pilota non sia una professione, e una vita, vissuta all'insegna di fasti, glorie, sesso e oro, quale ce la mostra il cinema, quale ce la raccontano troppo spesso giornali e televisione.

Con il lavoro di Nanni Fabri, il discorso televisivo si è ridimensionato. Ma riuscirà il giovane regista a portare le sue idee anche sul grande schermo realizzando ciò che lui stesso definisce il suo sogno segreto, un film su Tazio Nuvolari? Glielo auguriamo così come non possiamo fare a meno di augurarci che a Diego e Nanni Fabri la TV offra nuovamente la possibilità di realizzare filmati sull'automobilismo; magari con il repechage delle proposte fino ad ora, inspiegabilmente, scartate.

Chi invece ha finalmente compreso che non era più il caso di insistere con la deleteria presenza di Alfredo Pigna alla conduzione della « Domenica sportiva » sono i dirigenti dei servizi sportivi. I quali, sia pure dopo quattro lunghissimi (ed esasperanti) anni, hanno deciso di sostituire lo showman domenicale con un volto e un cervello nuovi, quelli di Paolo Frajese.

Dopo diverse settimane di « angosciosa » incertezza, durante le quali ai vari nomi che venivano proposti non faceva seguito un fermo e deciso comunicato che confermasse la destituzione del Pigna, finalmente una notizia sicura. Il bell'Alfredo passa al Telegiornale (speriamo in redazione e non dinanzi alle telecamere) e il giovane giornalista — dal 6 ottobre — prende il suo posto. Anche Frajese, tuttavia, non è « specializzato » e quindi, come lui stesso ha dichiarato, « dovrò farmi una cultura. Ma non sono certo preoccupato per questo; non credo, infatti, che il conduttore della rubrica sportiva debba essere un esperto, ma soltanto un informatore che deve svolgere il suo ruolo al servizio del pubblico ».

Paolo Frajese, come si ricorderà, dopo essere stato al Giornale radio, al Servizio Stampa della Rai, al Telegiornale, è stato inviato in Messico per le Olimpiadi del 1968 e recentemente a Monaco per i Mondiali di calcio. La notizia della sua nomina, asserisce, lo ha colto di sorpresa. E tanto... da aver già pronto il suo bel programma anche se ha assicurato che non vuole fare « il personaggio ma soltanto il giornalista che la domenica sera riferisce notizie al pubblico ». Si sa, comunque, che il defenestrato e il « nuovo idolo » si sono già incontrati per parlare di lavoro (Pigna, infatti, continuerà a collaborare con alcuni servizi) e per il consueto passaggio di consegne. « Mi ha dato un sacco di consigli », ha dichiarato Frajese accennando al suo tête à tête con Pigna.

Ci — e gli — auguriamo che non li segua...!

**Gio' Luni**

**Programmi dal 18 al 24 settembre**

<p><b>DOMENICA 22</b>                      <b>Nazionale</b></p> <p>Ore 21,30 - La domenica sportiva</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b>                      <b>Nazionale</b></p> <p>Ore 19,15 - Telegiornale Sport</p> <p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>MERCOLEDI' 18</b></p> <p>Ore 22,45 - Mercoledì sport.</p> <p><b>SABATO 21</b></p> <p>Ore 22,45 - Sabato sport, notiziario.</p>	<p><b>DOMENICA 22</b>                      <b>Secondo programma</b></p> <p>Ore 17,30 - Musica e sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p><b>Secondo programma</b></p> <p>Ore 7,30 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti</p> <p><b>DOMENICA 22</b></p> <p>Ore 18,50 - Domenica sport</p> <p>Ore 21,50 - La Domenica sportiva</p> <p><b>LUNEDI' 23</b></p> <p>Ore 19,45 - Obiettivo sport</p>
---	---

con tutti bene attenti a quel che dicevano, specie per le avarie.

Per Niki Lauda, che non parla l'italiano, ha tradotto la fidanzata Mariella. Sulle cause, vere, del ritiro di Niki, Mariella ha tradotto, coscientemente, ciò che aveva detto Niki (in tedesco). « Lui non sa esattamente; solamente che la temperatura montava, montava e, poi, si fermava ». Di contro Regazzoni è stato meno sintetico quasi a voler subito avallare le tesi ufficiali: « Il mio problema è un po' diverso — ha ammesso —. Le mie temperature erano veramente ottime, oggi; ottimali, diciamo, perché l'olio, al massimo era salito a 100 e l'acqua era a 90. Negli ultimi due giri, praticamente da un giro all'altro, il mio motore ha cominciato ad avere un calo e di colpo è calato e quindi mi sono fermato ai box perché chiaramente non ce la faceva; poi m'han fatto ripartire sperando che potessi concludere la corsa puntando a un piazzamento come è successo in Austria, ma purtroppo il mio motore era veramente finito... ».

E' finita con l'augurio di Regazzoni: « Io penso, anzi sono convinto che la Ferrari vincerà questa guerra, questa lunga guerra. Comunque io sono ancora ottimista perché anche oggi c'è stata una battuta d'arresto e io ho cercato in questa mia gara di prendere un vantaggio considerevole che, non so, con la vittoria avrebbe quasi sicuramente portato al campionato del mondo. Comunque rimango sempre al comando della classifica e ho un vantaggio rispetto agli altri avversari: di guidare una Ferrari ». Speriamo con lui.

disfatto di questa sua prima fatica televisiva (prima per modo di dire perché il giovane regista ha già preparato altri lavori che andranno in onda in seguito) ammette di non aver potuto, come avrebbe voluto e come sarebbe stato utile, approfondire i diversi problemi che « affliggono » i tre sport presi in esame; e cioè l'automobilismo (materia appunto della prima puntata), l'ippica, il pugilato. « Sarebbe stato necessario suddividere in più serate ciascuno sport per riuscire a fare un discorso completo ed esauriente — ci dice —; ma purtroppo questo non è stato possibile e quindi l'aver dovuto concentrare in un'ora i molti aspetti "nascosti" di uno sport così importante come l'automobilismo ha forse tolto qualcosa alla nostra inchiesta. Forse saremo accusati di superficialità. Ma in un'ora non si poteva fare più di quanto abbiamo realizzato ».

Nonostante le perplessità dell'autore, tuttavia, la trasmissione ci è apparsa sufficientemente completa e tutt'altro che superficiale. Anche perché Fabri ha puntato più sulle testimonianze dirette dei protagonisti delle corse — piloti, tecnici, giornalisti specializzati tra i quali il nostro direttore — che sulle proprie impressioni. Ne è sortito quindi un collage ben coordinato anche da un'angolazione puramente visiva. Ai primi piani degli interlocutori si alternavano, con sincronismo perfetto, le immagini delle corse di ieri e di oggi; scelte, queste ultime, tra le più interessanti e attuali.

Non dimentichiamo, infatti, che il discorso di Diego e Nanni Fabri parte dall'ultimo avvenimento sportivo, la Monza '74; il che