

Queste le squadre F.1 '75?

● L'attività Ferrari '75 è legata alle decisioni FIAT che, al momento, non sono chiare e probabilmente legate sia alla conclusione del mondiale, sia alla situazione generale italiana. Vincendo la Ferrari il campionato non dovrebbero esserci problemi. Chi avrà niente da dire se la Fiat manterrà il suo finanziamento sportivo alla Ferrari (costi 500 milioni o 1 miliardo e 600 milioni la stagione F. 1)?

Se ciò non accadesse, la situazione potrebbe farsi difficile perché — anche se Ferrari ha messo le mani avanti affermando subito dopo Monza «... Non corriamo per il campionato mondiale fine a se stesso. Se verrà, ne saremo lieti.

Ma il nostro impegno è per la tecnica pura, per il progresso, per la ricerca più avanzata...». Con i... La Malfa che corrono (e la passione dei tifosi) queste civetterie non contano più. La ragione per cui, neppure prima della partenza per l'America né con Regazzoni né con Lauda erano stati sottoposti i contratti da firmare per il '75 (episodio unico nei precedenti Ferrari, che prima di Monza aveva sempre chiarito il programma dell'anno seguente col pilota in carica), è appunto perché da Torino non è ancora arrivato il placet sul programma '75, che in genere viene approvato nella riunione formale del Consiglio d'Amministrazione pre-ferie estive.

Lo stesso fatto che le due nuove Ferrari T-5 (che il «Drake» avrebbe voluto battezzare in agosto sia pure in vernice stampa) non sono apparse, è sintomatico. Senza una decisione sui futuri programmi, la Fiat ha ufficialmente bloccato il vernissage.

Per quanto riguarda le altre squadre curiosa è la novità Mass, dato certo alla Penske dopo il divorzio del tedesco da Surtees e invece ora bloccato dal rientro di Donohue. La possibilità che vada con Tyrrell è suffragata da certe difficoltà con la Elf, soprattutto in funzione del pilota francese considerato forse troppo avventuroso e discontinuo. Le prossime settimane comunque ci diranno come andranno a posto esattamente tutte le tessere di questo mosaico, specie quelle rimaste nel limbo del punto interrogativo.

Mentre si conclude con la trasferta americana il mondiale F. 1 '74, si delineano i quadri delle squadre '75. Ecco la situazione voci, anche come abbinamenti tecnici e pubblicitari, per Case e squadre maggiori.

SQUADRA	Piloti	Macchina	Motore	Gomme	Sponsor
FERRARI	Lauda Regazzoni	T. 5	12 boxer	Goodyear	FIAT Agip
TYRRELL	Scheckter Mass?	nuova	Ford	Goodyear	?
McLAREN	Fittipaldi Hulme o Stuck	nuova	Ford	Goodyear	Marlboro Texaco
BRM	Amon Schuppan?	nuova	BRM	Goodyear	BOAC?
MARCH	Brambilla Watson	nuova	Ford	Goodyear	Beta
BRABHAM	Reutemann	aggiornata	Alfa? 12 boxer	Goodyear	Martini?
LOTUS	Peterson Ickx? Schenken?	nuova	Ford	Firestone?	JPS
SHADOW	Pryce Jarier	aggiornata	Ford	Firestone?	UOP
PENSKE	Donohue Ickx?	—	Ford	Goodyear	First National City Bank
PARNELLI	Andretti	—	Ford Alfa?	Firestone?	Viceroy
HESKETH	Hunt	aggiornata	Ford Alfa?	Goodyear	—
WILLIAMS	Merzario	nuova	Ford Alfa?	Firestone?	Martini? Politoys? BP?

● La conferma che l'avv. Carpi Presidente dell'ACI stringe i tempi per la scalata alla presidenza della F.I.A., visto che è caduta la possibilità per arrivare (come socialista) alla presidenza dell'Alfa Romeo, viene anche dalla notizia che il citato avvocato ha rinunciato alla presidenza della Società Finanziaria creata dall'on. Mancini, ministro per la Cassa del Mezzogiorno.

● E' sintomatico il test monzese, per giudicare l'atteggiamento degli italiani verso il trasporto pubblico. Per entrare nell'Autodromo di Monza con mezzi propri (macchina o moto) bisognava pagare un biglietto di 3.500 lire. Per gli spostamenti interni, gli organizzatori mettevano perciò a disposizione gratuitamente, dei piccoli pulmini. Ma, guarda caso, la maggioranza ha preferito pagare la

quota non indifferente, mentre i mezzi pubblici sono rimasti praticamente vuoti.

● I responsabili di Governo sono preoccupati perché il pagamento dell'«una tantum» procede molto rallentato. E si stupiscono. Ma perché? Hanno forse dimenticato che questo «taglieggiamento» fiscale è arrivato intanto dopo tre mesi di stop alla circolazione mentre poi per il prossimo inverno si ripropongono nuovi meccanismi di frenaggio economico all'uso dell'automobile?

● Il GP Roma ha superato l'ultimo scoglio dei finanziamenti e il dr. Satta per conto dell'AC Roma ha dato il suo benestare collaborativo alla «Vallelunga S.p.A.» che con l'attivissimo De Luca ridarà a Roma la prova europea F. 2 che quest'anno ritrova persino valore di finalissima. I più interes-

sati alla classifica, da Stuck a Depailler, hanno già confermato la loro presenza. Così come tutto lo stuolo dei piloti italiani, azzurri e no, è deciso a presentarsi a Roma. In più — con delle March special — dovrebbero esserci anche Merzario, Brambilla e (udite udite) Clay Regazzoni. Tutto sta a vedere come si concilieranno i permessi Ferrari, che ne prevede già uno per il Giro d'Italia, in programma tre giorni dopo la corsa romana (del 13 ottobre).

● **ABBIAMO LETTO** (in una intervista a Daniele Audetto attuale d.s. Lancia): «...Privare un pilota di una vittoria per il gioco di squadra è la cosa più assurda che si possa fare e posso dire che l'ho sempre evitato!...». Davvero? Ci giura proprio Daniele? (Per conoscenza chiedere a... Cesare Fiorio).

Marcellino

LEGGETE SUBITO

L'aerodinamica delle F.1



DA PAGINA 11

BOXER-ALFA:

crescono le richieste

A PAGINA 8

I segreti di PIECH



DA PAGINA 59

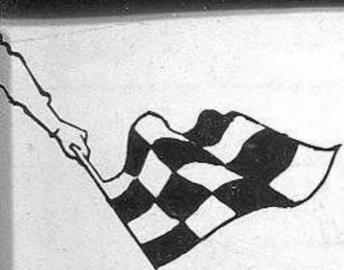
19 DOMENICA SPRINT

45 KARTING

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

67 COMPRA VENDITA



DOVE

corriamo domenica

V8/Blog Scans



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

SETTEMBRE

Le corse in calendario dal 27 al 29 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
27-29	Rally Edelweyss	Germania			●●●	Rally	
28-29	Premio di Baden Wurttemberg	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● Camp. Europeo F. 2, FSV	Velocità in circuito	Jochen Mass (Surtees TS15) 40 giri in 1.22'20"7, media 197,900 kmh
28-29	British Airways 1000 km Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,265		●●● Camp. Mondiale Marche GT4, S. FB	Velocità in circuito	1973: non disputata 1972: Andretti - Ickx (Ferrari 312 P) 235 giri in 5.55'27"5, media 159,170 kmh
28-29	Premio del Tirolo-Innsbruck	Austria			●●● T1, T2, GT3, GT4, FV, FSV, FF	Velocità in salita	
28-29	Rally del Granducato	Lussemburgo			●●●	Rally	
29	Autocross del Gros Hofflein	Austria			●●● tg	Autocross	
29	G.P. Gemeente Maasmechelen	Belgio			●●● tg	Rallycross	
29	Rallycross Niederelbe	Germania			●●● tg	Rallycross	
29	Salita di Auerberg	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, FF, FSV, FV	Velocità in salita	
29	4 Ore di Bourgogne	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
29	Salita di St. Geneys	Francia			●●● tg	Velocità in salita	
29	Salita di Belleau	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Rua (Pygmée) in 1'29"1
29	Gara a Vallelunga	Vallelunga SPA	Autodromo di Vallelunga di km 3,200	ore 14,30 ore 18,15	● T2, GT4, F 850, F Italia	Velocità in circuito	
29	Gara a Magione 2. Trofeo Ruffo Moda	Sc. Carpine	Autodromo di Magione di km 1,650	ore 10 ore 18	● T1, GT3, FF, F Mexico	Velocità in circuito	« Bramen » (Porsche)
29	Trofeo Sangemini	Sc. Borzacchini	Part. Sangemini Arr. Sangemini Totale km 48	ore 8,30 ore 11,30	●	Regolarità	Luigina Imerito (L. Fulvia)
29	1. Coppa Città di Cremona Trofeo Luigi Feraboli	AC Cremona e Pavia	Pista di Gropello Rallypista	ore 14 ore 16	● T1, T2, GT3, GT4	Rallycross	Si effettua per la 1.a volta
29	1. Contatto con la pista	Red Team	Autodromo Santamonica di km 3,300	ore 10 ore 15	●	Raduno auto storiche	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

● 29 settembre: 24 ORE DEL NURBURGRING - annullata ● 29 settembre: 3. COPPA DELL'ADRIATICO - annullata ● 29 settembre: COPPA MONTI IBLEI - rinviata a data da destinarsi ● 29 settembre: RALLY DI CIPRO - annullato ● 29 settembre: COPPA LIBURNA - rinviata al 30 novembre ● 29 settembre: GARA AL MUGELLO - rinviata al 6 ottobre ● 29 settembre: SALITA DEL NEVEGAL - annullata.

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

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



Nel mondo dell'automobilismo agonistico si vivono momenti difficili non solo per i finanziamenti degli SPONSOR: quando crescono i protagonisti diventa difficile conciliare interessi vecchi e nuovi

Nel prevedibile braccio di ferro con gli americani, Bernie Ecclestone è uno dei protagonisti delle posizioni di strenuo ostacolo alle Forze Nuove U.S.A. (in tandem con l'altro « cardinale » dell'« Asso-F.1 », Max Mosley della March) e non si concederà facilmente evasioni (come nella foto)



Guerre di secessione

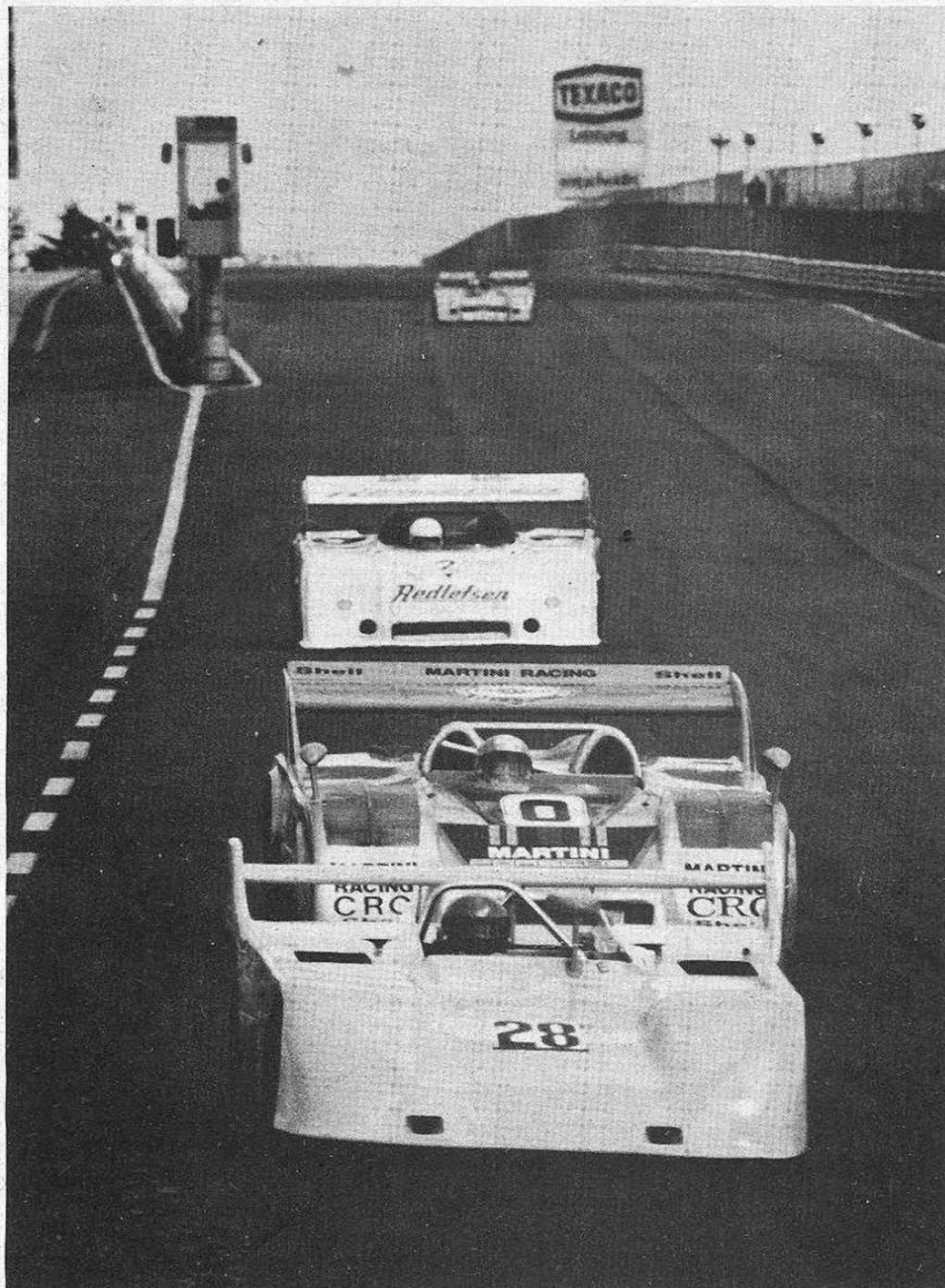
FRANCOFORTE SUL MENO

Dopo un paio d'anni di relativo splendore, la vita dell'INTERSERIE si è fatta sempre più difficile, travagliata da dissidi interni e dal lento esaurirsi dell'interesse delle folle che non desiderano assistere a competizioni nelle quali un tipo di vetture è sicuramente la mattatrice e le altre soltanto delle (non necessarie) comprimarie. Fra diatribe e scandali si è giunti ad un punto di rottura e l'ultimo caso, verificatosi al Nurburgring nella corsa dell'8 settembre, ha dato l'avvio ad un « nuovo corso ».

In quella occasione, si può dire a bruciapelo, il signor Menniken, team manager del Kauhsen Racing, proclamava a concorrenti e conduttori di essere il nuovo presidente dell'Interserie, mentre Dannersberger, direttore del Martini Racing Team, avrebbe assunto la carica di vice presidente. Direttore tecnico, il segretario dell'A.V.D. signor Schmitz. I tre predetti signori si sono autonominati, cercando di dare ad una serie internazionale di vetture sport e corsa biposto, una fisionomia tutta tedesca.

Ma la « pace » è durata ben poco se al termine della corsa i due nuovi maggioretti sono scesi in campo l'un contro l'altro. Menniken ha presentato reclamo contro la regolarità della vettura di Herbert Muller del Martini Racing Team, asserendo che il motore era un 5.000 e non un 4,5 come vuole il regolamento. Da notare che Muller aveva vinto la competizione aggiudicandosi entrambe le manches, mentre Kauhsen aveva abbandonato nella prima con il motore addirittura esploso.

Molto stupito dal comporta-



Ultime immagini dell'Interserie 1974, dal Nurburgring. Vediamo, nell'inconfondibile cornice dell'impianto tedesco, il neo campione interserie Herbert Muller, con la Porsche-Martini Turbo accingersi a superare la KMW di Muller-Perschl. Dietro ai due, la Porsche Turbo di Willy Kauhsen

mento dei due signori, il direttore di corsa chiedeva, per lo smontaggio del motore sotto accusa, il versamento di un deposito cauzionale di 40.000 marchi, vale a dire circa 10 milioni di lire. Dopo molte discussioni con accuse e contro accuse, si raggiungeva un accordo sui 15.000 marchi, ovvero 4 milioni di lire che il lunedì venivano messi a disposizione da una banca, cosicché i commissari tecnici potevano procedere allo smontaggio del motore di Muller. Risultato: il turbo-Porsche 12 cilindri era un regolarissimo 4.500.

In questo modo il manager del team Kauhsen, Menniken, perdeva oltre ai 4 milioni assorbiti da tutte le spese (smontaggio, rimontaggio presso la Porsche, trasporti, commissari, ecc.) anche tutta quella « credibilità » che è così necessaria nell'Interserie. Intanto, le voci di una rovina in casa Kauhsen, avrebbero presto una conferma.

E gli sponsor che cosa diranno? Soprattutto la Redlefsen se il suo team manager, in una corsa patrocinata proprio dalla Redlefsen, presenta un reclamo contro il vincitore e viene sonoramente battuto dal verdetto dei giudici?

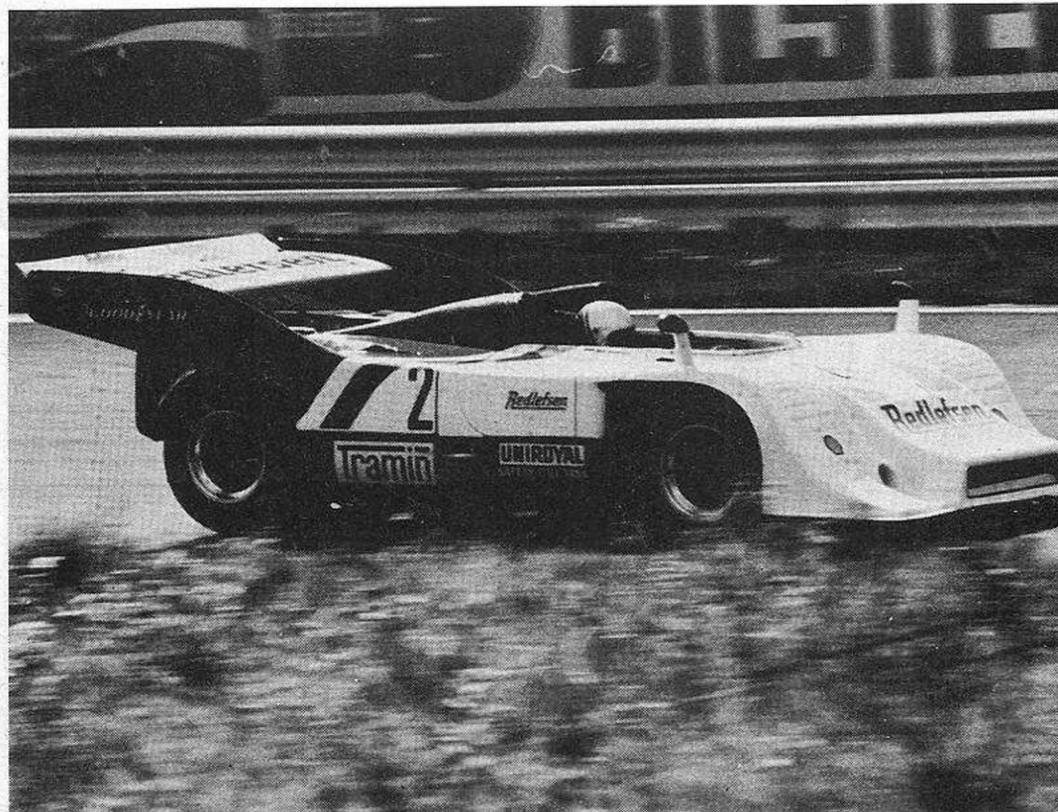
Abbiamo sollecitato un parere dal Signor Gerhard Harle che è stato il promotore dell'Interserie, e che in questi ultimi mesi ha attentamente seguito la questione. Harle ci ha detto:

« La Porsche-turbo ha ucciso prima il Can-Am ed ora ha definitivamente affossato anche l'Interserie. Persone di particolare serietà che provano con curiosi metodi di mettere il loro nome in vetrina, si rompono il naso

Nella Sfida Americana Ferrari resterà alleato dei costruttori inglesi?

● Gli sforzi dei dirigenti europei dell'Associazione Costruttori F. 1 per il controllo degli affari del « circo iridato », secondo voci americane potrebbe bruscamente terminare sin dell'anno prossimo. Tre nuovi teams statunitensi entrano nel grande giro: Gurney, Penske e Parnelli Jones sin da questi G.P. del Canada e degli USA di fine '74. Inoltre, mentre dall'America del Sud giunge notizia dei primi collaudi della F.1 « Fittipaldi », parecchi costruttori inglesi, invece, hanno vetture ormai surpassate.

Nessuno dei nuovi vuole essere comandato dagli attuali dirigenti della F. 1 come Ecclestone, Mosley e compagni, anche perché difficilmente potranno essere ammessi nel « gruppo ». I teams attuali temono per le loro finanze che naturalmente verrebbero ad assottigliarsi con l'immissione



Willy Kauhsen, al volante della sua Turbo-Porsche patrocinata dalla Redfusen, è stato al centro dello spiacevole episodio al Nurburgring, con reclamo (infondato) a Muller. Kauhsen si è classificato terzo nell'Interserie

... alla F. 1 all'INTERSERIE

di nuovi con i quali sarebbe giocoforza spartire la ricca torta. E siccome non sarà più possibile estorcere nuove somme agli organizzatori, visto il contratto a lunga scadenza firmato fra questi e i costruttori, è facile ed ovvio il ragionamento fatto.

D'altronde, nel mondo vi sono altri organizzatori capaci e finanziariamente forti, soprattutto negli Stati Uniti, che potrebbero organizzare grandi competizioni di Formula 1 per cui verrebbe a crearsi un nuovo mercato per questo gruppo di costruttori! Del resto anche Ferrari potrebbe da un giorno all'altro legarsi al nuovo carro, visto che gli italiani non amano troppo essere menati per il naso dagli inglesi e dai loro piccoli alleati. E con Ferrari anche la Matra qualora decidesse di ritornare alle competizioni di Formula 1.

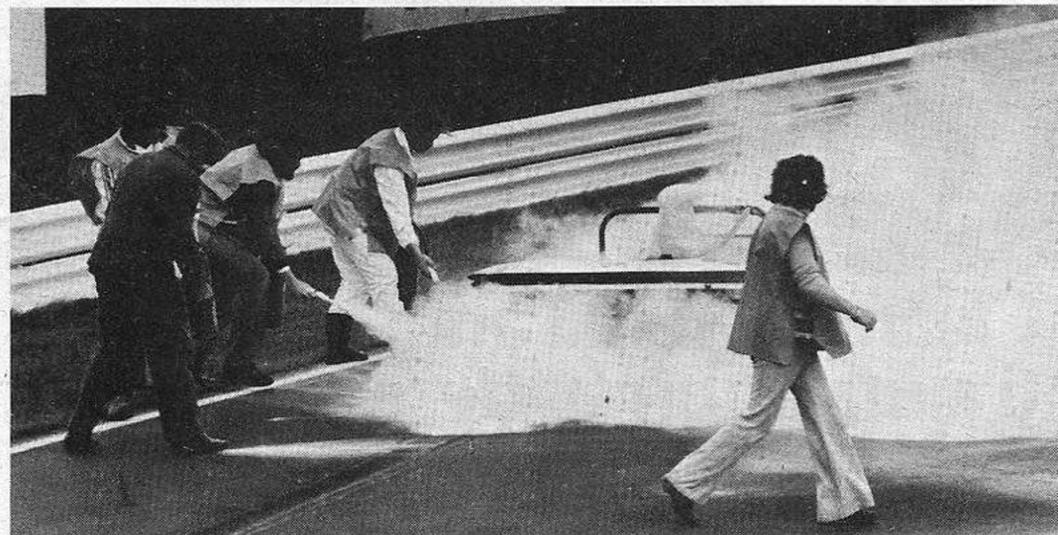
p. b.

più facilmente di quanto si possa pensare. Per questa ragione tutto è finito ».

V'era un po' di tristezza nella voce del nostro interlocutore, che poi ha aggiunto: « A termine della decorosa stagione, grazie anche all'iniziativa di organizzatori italiani, avevamo gettato le basi per un campionato molto solido. Poi, e non conosco le ragioni, ma posso facilmente indovinarle vista la crisi internazionale, i patrons di Bologna e Santamonica si sono ritirati. Spero soltanto che con il progressivo aggiustarsi delle cose anche gli italiani possano rientrare nella competizione, così da poter programmare buone iniziative per il 1975. Tuttavia ciò non potrà avvenire con i nuovi dirigenti tedeschi autonomatisi. Nelle prossime settimane prenderò alcuni contatti in merito. Il grande potenziale dei circuiti e dei teams in Italia, Francia e Inghilterra è una buona base per continuare, adottando la nuova formula del

Can-Am: motori da competizione 3 litri e motori stock-block da 5 litri. Naturalmente la Porsche cercherà di ostacolare questa soluzione e credo che il delegato tedesco presso la CSI, Schmitz, e i clienti Porsche come Kauhsen-Menniken e Dannesberger saranno contattati per impedire che in Germania prendano piede i motori 3 litri e i 5 litri push-rod. Ma questi "giochi" di miei compatrioti non possono essere più tolleranti. Metterebbero lo sport automobilistico in una impasse senza uscita. Prendete ad esempio ciò che è successo al Nurburgring domenica scorsa: catch-as-catch-can, gli uni contro gli altri. L'Interserie dovrà rifiutarsi di riconoscere la I.D.A. (Associazione Piloti Interserie) diretta sinora da Menniken. Abbiamo già un nuovo gruppo che conta su buoni piloti inglesi, italiani, francesi e svizzeri. In questo modo i "padrini" tedeschi saranno esclusi... ».

Peter Beck



In occasione dell'ultima gara Interserie, al Nurburgring hanno fatto il loro intervento anche gli addetti antincendio, per spegnere questa Lola 3 litri. Vediamo, (foto sotto) il pilota illeso accanto alla sua vettura fumante





LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG

● Benché in America si dica che la UOP non avrà nulla a che fare con il patrocinio di una SHADOW A INDIANAPOLIS, e che non permetterà che il nome Shadow venga usato con un altro patrocinatore, Don Nichols continua a progettare una vettura per la « 500 ». Tony Southgate dice che il lavoro è stato accantonato per il momento, mentre Nichols tratta coi piloti. Se riusciranno a ingaggiarne uno di primo piano, il progetto verrà rispolverato. I contatti sono soprattutto stati presi con Lauda al quale è stata offerta una somma non specificata (presumibilmente grossa) oltre alla partecipazione a quattro gare USAC, compresa quella d'Indianapolis. A quanto pare Niki è interessato alla cosa, ma non vorrebbe pregiudicare la sua stagione G.P.

Il motore ALFA «sfonda» tra gli inglesi F.1

LONDRA - La velocità dell'Alfa a 12 cilindri contrapposti non è passata inosservata, nel mondo delle corse, e quando la Casa ha annunciato il ritiro dal campionato marche per problemi economici, questi « 12 » sono stati immessi alla sordina sul mercato. Pare che siano già posati sui pavimenti delle officine Brabham, Hesketh ed Embassy-Hill-Lola, in attesa (dopo il Glen) di un programma intenso per costruire e provare una vettura con motore Alfa, per fare paragoni con una azionata dal Ford.

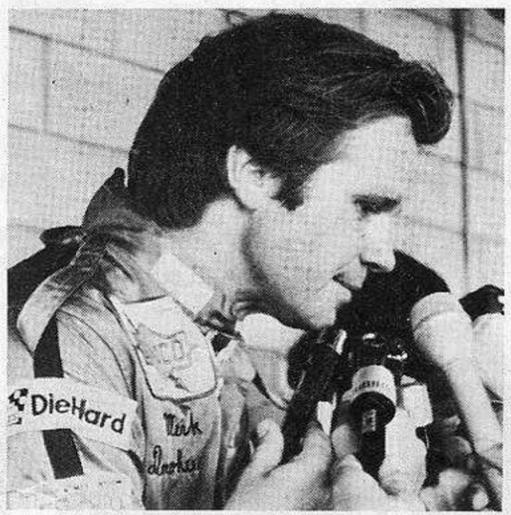
A questa epoca dell'anno nasce sempre, si direbbe, una situazione di disagio, mentre le squadre si chiedono se l'anno successivo vedrà la fine del dominio Ford. La Ferrari continua a far capire che la fine è prossima per il DFV V8, ma si deve ricordare che lo dice ormai da varie estati e invece il motore di Duckworth è sempre lì. La corsa di Monza ha però rafforzato quelle allusioni e chi ha visto Lauda, e il vantaggio che aveva nel primo giro, deve essersi chiesto a) di quanto aveva anticipato la partenza, b) di quanto il motore era maggiorato e c) se avrebbe retto per tutta la corsa.

Tim e Chris «paralleli»

● Benché non ci sia stato nessun annuncio da parte di Amon, Chris pilota una BRM negli ultimi due Grandi Premi. E la sua vettura di F. 1? «Ha qualcosa di fundamentalmente sbagliato e non abbiamo denaro sufficiente per lavorarci a scoprire di che si tratta — dice Amon, il quale ammette di stare cercando una combinazione per correre nella Coppa Tasmania con una F. 5000 competitiva. «Ho veramente bisogno di percorrere parecchi chilometri su un circuito e otto gare in otto settimane sarebbero proprio quello che fa per me» aggiunge. Correrà per la BRM nel 1975? Non ha ancora preso una decisione e insiste nel dire che per ora non gli è stato chiesto. Ha provato la vettura a Silverstone, prima di andare in volo in Canada e ne dice: «E' stata una rivelazione pilotare una cosa che girava attorno alle curve! E' un buon telaio, ma il motore non ha potenza». Appena tornato alla BRM primo compito di Woods è stato di progettare e costruire un nuovo basamento

per cercare di ovviare ai difetti dell'attuale motore. Sperano di usare quello nuovo al Glen.
L'idea che Amon possa tornare con Tim Parnell alla BRM ha indotto uno spiritoso a esclamare: «Santo cielo, torniamo al 1964!» A quell'epoca Parnell dirigeva un team di F. 1 particolarmente mediocre e il giovane Chris era uno dei piloti. Dieci anni dopo Tim continua a dirigere un team di F. 1 particolarmente mediocre e la prospettiva di riavere Amon nel gregge è quasi impossibile da contemplare...
● RON TAURANAC aveva fatto montare una piccola spia luminosa in cima al cruscotto della Trojan (li hanno anche altre squadre) per avvertire il pilota se calava la pressione dell'olio. Sapendo il parere negativo di Duckworth su tali avvertimenti («quando si accende la spia — dice — è comunque troppo tardi») ho chiesto a Ron perché l'aveva montata. Tauranac è d'accordo nel dire che è troppo tardi quando la spia si accende, in caso di irripetibile guasto del motore, però sostiene che l'avvertimento può arrivare in tempo per salvare il motore se il livello dell'olio cala gradualmente.

● Derek Gardner, progettista delle Tyrrell, al parco macchine in Austria aveva in testa una cuffia radio telefonica e disponeva di un microfono. Si sarebbe detto che non avesse mai sentito dire che, secondo Teddy Mayer, le comunicazioni radio non saranno mai importanti in F. 1 quanto lo sono nelle gare USAC. Nel suo tono calmo e sicuro, Gardner ha detto: «Dipende da quello che si crede tentiamo di ottenere». E' poi risultato che si è fatto costruire una radio ricevente-trasmittente, con una spina che si può inserire nel casco del pilota quando la vettura si ferma al box. «Il concetto consiste nell'abolire tutto il gridare e gesticolare ai boxes» ha spiegato. Mettendo in azione un altro microfono e un'altra cuffia anche Ken Tyrrell può seguire la conversazione, per cui i direttori di squadra, adesso possono stare comodamente seduti e «mettersi in onda».



● L'avevo detto. Adesso che Donohue ha deciso di rinunciare al ritiro e di pilotare la Grand Prix di Penske nei due ultimi Grandi Premi dell'anno, e in tutta la prossima stagione, mi devo affrettare a ricordare ai lettori che cinque mesi fa predissi in questa rubrica un ritorno di Donohue, appunto per pilotare la vettura di Penske in Canada...

La sorte del CAN-AM

● Oliver ha vinto i primi rounds della Can-Am con una facilità così ridicola, con la UOP Shadow, che il suo totale di 82 punti gli ha garantito il titolo e i promotori dei due ultimi rounds — Laguna Seca e Riverside — hanno annunciato che annullavano le loro gare per mancanza d'interesse. Oliver si è intascato la somma che si sia mai più facilmente guadagnata, trovando soltanto opposizione da parte del compagno di squadra Follmer.
● Se i promotori americani hanno trovato noioso lo «show» McLaren, in questa stagione sono stati proprio disgustati vedendo le Shadow filare via in mezzo a schieramenti modesti. Soltanto quattro manifestano qualche interesse nelle vetture Can-Am per il 1975. Situazione incresciosa come fa notare il boss dell'SCCA, Cameron Argetsinger, perché l'anno prossimo sarà introdotta una nuova formula per motori da corsa tre litri e motori di serie cinque litri e molti costruttori europei hanno dimostrato interesse. Teddy Yip ha già annunciato la sua intenzione di iscriversi una Can-Am tre litri per Schuppan l'anno prossimo, ma pare che le corse Can-Am stiano per sparire proprio quando era in vista la possibilità di salvataggio.

I conti di HESKETH

● Lord ALEXANDER HESKETH ha parecchio da dire sul massiccio patrocinio nelle gare di grand prix, per uno che si rifiuta di avere a che fare con dei patrocinatori. Sostiene che la legge Parkinson si applica decisamente al patrocinio in F. 1. «Se all'improvviso ti danno 200.000 sterline non solo si possono spendere ma anche sostenere che si tratta di una somma indispensabile. Se invece non si ha un patrocinatore alle spalle, si può farcela con molto meno e avere successo ugualmente».
Hesketh fa notare che quando decise di cimentarsi in F. 1 spese 3000 sterline per noleggiare una vettura, 1500 per pezzi di ricambio e 14.000 per un paio di motori. Dice che iscrisse una vettura al campionato mondiale per meno di 20.000 sterline e vinse 14 punti di campionato oltre ai premi. Ammette però che avrebbe trovato modo di spendere 200.000 sterline, se gli fossero state rese disponibili. «Suppongo che si potrebbe anche giustificare la spesa di 40.000 se fosse pronta e disponibile, da parte di qualche società molto generosa, però non è necessario spendere cifre simili...».

Schenken ringrazia

● E' interessante il fatto che Schenken debba pilotare una terza John Player Special a Watkins Glen, anziché la Trojan di Tauranac. Questo significa forse la fine del progetto Trojan? Significa forse che si vuole «valutare» Schenken, per dargli un posto nel team JPS nell'evenienza che Ickx decida che una stagione è stata sufficiente? Mi chiedo che peso abbia avuto la grande amicizia che lega Peterson a Schenken, nella guida di F. 1 per l'allampanato australiano. Il direttore corsa della JPS, Peter Warr, avrebbe detto che i suoi piloti sarebbero stati scelti a seconda delle loro doti, più che per l'amicizia esistente fra loro, questo quando corse voce che Schenken avrebbe potuto essere ingaggiato come compagno di Peterson all'inizio di questa stagione. Mi chiedo che cosa abbia da dire adesso, Peter. A Watkins Glen le prestazioni di Tim saranno osservate con interesse da Tauranac, il quale desidera probabilmente molto sapere se la colpa per i «pasticci» di quest'anno, per portare la Trojan sugli schieramenti, è da addebitare alla vettura oppure a Schenken. E i signori Chapman e Warr potrebbero essere interessati a sapere se quest'anno era «fuori fase» la tipo 76, oppure Ickx. Nessuno però potrà stabilire gran che (né aspettarsi molto) da una partecipazione isolata, come quella degli Stati Uniti. L'amicizia fra Peterson e Schenken risale ai tempi della F. 3, è continuata nel periodo in cui i due dividevano una Ferrari sport e adesso fiorisce ancora nel team JPS al Glen.
● Quest'anno la Can-Am si è praticamente conclusa a Elkhart Lake, ove il motore di Oliver ha cominciato a fare cilecca a cinque giri dalla fine, quando il pilota aveva un comodo vantaggio, e la gara fu vinta — sorpresa, sorpresa — da una McLaren M20, la vettura ex Revson-Hobbs, pilotata da Scooter Patrick.

FIRESTONE « casalinga » per tornare competitiva

● La decisione della Firestone di abbandonare (di nuovo) le gare di F. 1 e la probabilità che torni su tale decisione (ancora), fornendo pneumatici su basi esclusive a Lotus JPS o al team Parnelli Jones nella prossima stagione, ha un effetto « di disturbo » sul futuro dei teams privati di F. 1 e su quelli ufficiali meno competitivi. Per via degli obblighi contrattuali con il team Parnelli Jones (si dice che ammontino a quattro milioni di dollari per un periodo di tre anni) la Firestone potrebbe essere costretta a tornare alle competizioni semplicemente perché sarebbe più economico che tentare di sfilarsi dal contratto. L'appoggio della Firestone a una sola squadra riporterebbe la Goodyear all'offensiva, con un programma di sviluppo, anziché di consolidazione per fornire a tutti pneumatici più o meno uguali. Questo sarebbe dannoso per la « brigata del fondo dello schieramento », perché andrebbe di nuovo alle gare sapendo di avere fino a 1" e mezzo di handicap per via dei soli pneumatici, per quanti sforzi facesse. Quest'anno si allude a iscritti privati che « prendono in prestito » treni di pneumatici da un team ufficiale sotto contratto, per coprire alcuni giri in prova e qualificarsi per lo schieramento quattro posti più avanti di quanto otterrebbero altrimenti.

Senza dubbio la Firestone potrebbe svolgere un'operazione di F. 1 da Akron, dato che l'ha già fatto nel 1965, quando la McLaren Racing usò per la prima volta i suoi pneumatici in Europa, fino al 1967 quando Surtees vinse il GP d'Italia con pneumatici Firestone costruiti in Inghilterra montati sulla sua Honda.

Il principale problema per i Firestone americani era il lasso di tempo che intercorreva fra le informazioni inviate dall'Europa, dopo le prove, e l'arrivo dei pneumatici necessari per una sola squadra. Andretti sta già provando la sua Lola F. 5000 con pneumatici Firestone, per cui con la chiusura della Firestone Racing di Brentford probabilmente il lavoro procederà come al solito, se non che sarà minore e avrà le sue basi « in casa ». Il tecnico della Casa addetto allo sviluppo, Bruce Harren, fa notare la difficoltà implicita nel trovare la « giusta miscela d'ingredienti ». « La differenza fra un pneumatico vincente — dice — e un pneumatico normale potrebbe essere rappresentata da una variazione del solo 2 per cento in una miscela di battistrada comune di 10 chilogrammi ».

● Gli spettatori ai Gran Premi d'Italia sono famosi per il loro numero e per il loro eccessivo entusiasmo. Piuttosto che affrontare la calca nella zona dei garage dopo la corsa, quest'anno, molte squadre avevano portato le loro attrezzature, riposte nei furgoni, nella zona molto sorvegliata dietro i boxes, ma parecchi appassionati erano molto ingegnosi. Ho superato un paio di piccole Fiat 500, che procedevano in una specie di convoglio in miniatura, entrambe con identici portapacchi sul tetto, entrambe con lo stesso carico, entrambe con lo stesso numero di entusiasti di automobilismo a bordo. Su ogni portapacchi c'era un pezzo posteriore di un'impalcatura di tribuna già montato e imbullonato, un pezzo di tubo da impalcatura, altri pezzi e un paio di assi, insomma una mezza tribuna d'onore!

I dubbi

● Emerson FITTIPALDI sta imitando Stewart, nel portare alle gare il suo medico personale, ma mi chiedo se non cerchi soltanto un senso di tranquillità psicologica. A Monza ho parlato col suo medico, un anestesista e otorinolaringoiatra, in grado di eseguire una operazione di emergenza alla gola per garantire la sopravvivenza del paziente, ma non era molto sicuro sul tipo di assistenza pratica che potrebbe mettere a disposizione di Emerson in un caso di emergenza. Le autorità mediche di Monza gli avevano detto che gli sarebbe stato permesso di entrare in sala operatoria, in caso che Emerson fosse rimasto ferito, ma soltanto per fornire consigli e non per prendere parte a qualsiasi atto operatorio. Si direbbe che i piloti che dispongono di propri medici siano giudicati con lo stesso scetticismo con cui il personale medico giudicava il grande ospedale mobile.

Eoin S. Young

L'alternativa

● Il cambio dell'ultimo minuto di pneumatici GOODYEAR, il mattino della gara di Monza, dopo certi problemi di fabbricazione nei Goodyear che nella maggioranza i piloti della Casa avevano avuto intenzione di usare, ha provocato una situazione un poco rovente in cima al sentiero dei boxes subito prima il quarto d'ora di prove libere, deciso all'ultimo minuto per consentire alle squadre con i pneumatici nuovi di mettere bene a punto le vetture. Chi usava i Firestone era comprensibilmente seccato per questa improvvisa nuova sessione, ovviamente a vantaggio dei soli avversari, per cui una delegazione capeggiata da Frank Williams ha fatto annullare la sessione, mentre le vetture venivano allineate, pronte per il via. Mi risulta che uno dei direttori della Firestone si è sentito dire dal direttore di un team con contratto Goodyear, durante la riunione di protesta, che farebbe bene a modificare le sue opinioni sulla situazione, se ha intenzione di ottenere pneumatici decenti dalla Goodyear nella prossima stagione... via, via!!!

vissute
nell'esperienza



ABARTH

cinture di sicurezza

Da una esperienza così vasta e completa come quella che ha conseguito la ABARTH anche nel campo della sicurezza sulle piste e nei rally, sono nate le cinture dello "Scorpione", disponibili nei seguenti tipi:

2 punti (lunghe o corte)	Lire 14.500 la coppia
3 punti (lunghe o corte)	Lire 17.900 la coppia
a braccio rigido, con espulsore competizione	Lire 21.000 la coppia
	Lire 22.900 caduna



SELECOM SpA

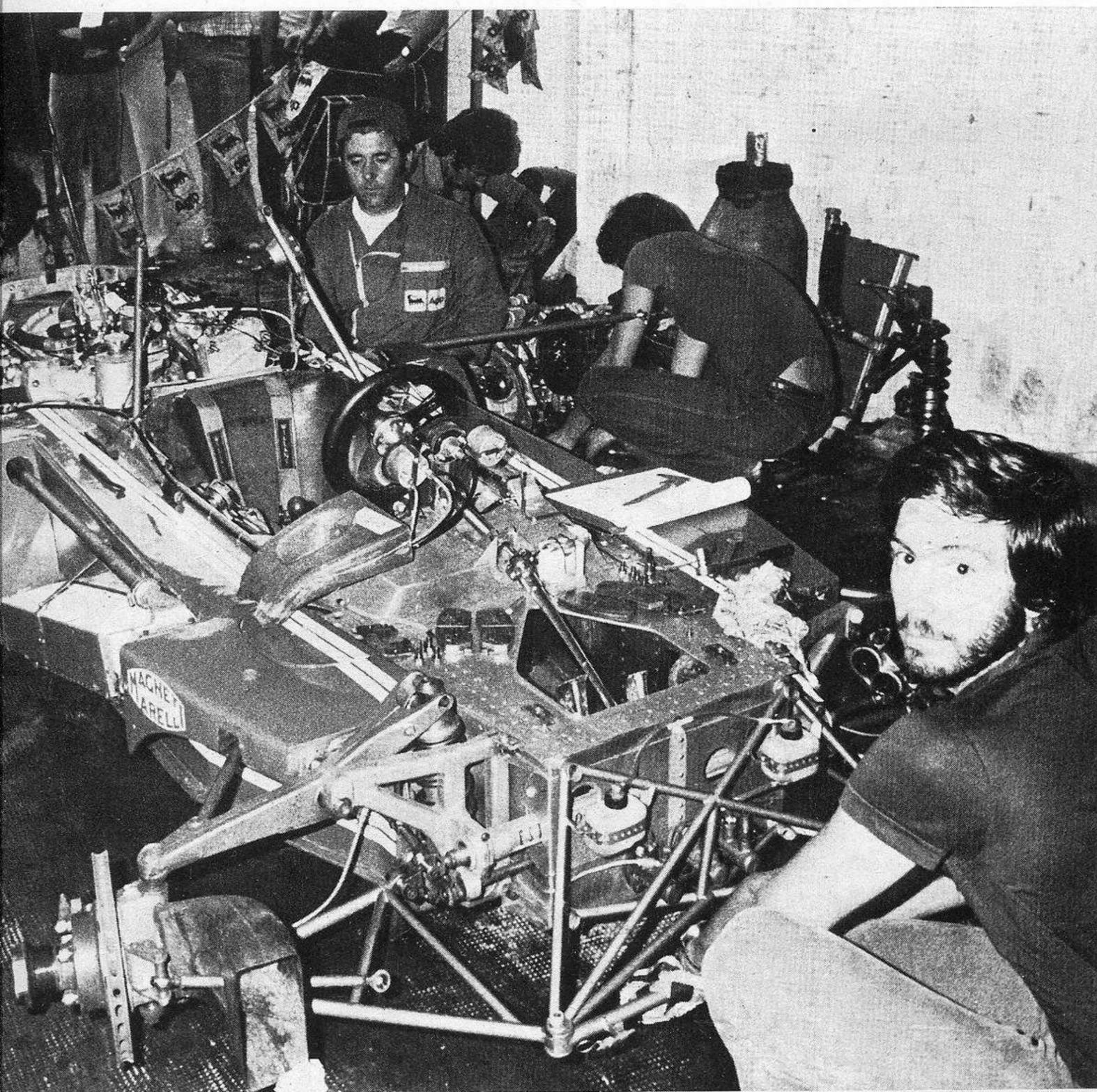
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis. Bertone)



Guardiamole nel muso

In questa foto di famiglia (Ferrari) in un interno, una delle «divine» B3 colta in abbigliamento imbarazzante. Si intuisce piuttosto bene l'andamento dell'aria lungo la linea dei fianchi, mentre si nota come la sospensione anteriore a molle interne libera notevolmente il passaggio relativo

A coloro che «sofirono» le corse e vorrebbero dividerne la vigilia con gli addetti ai lavori, piovoschi e temporali di stagione offrono una calzante analogia. Proprio in queste notti di transizione, lo spiffero che puntuale ci sveglia alle quattro col brivido e lo starnuto suscita la ben nota reazione a catena: ci copriamo le spalle e si denudano i piedi. (Seguito da immaginare). Questo semplice procedimento, riprodotto fin nelle imprecitazioni, rappresenta qualcosa di molto simile alla preparazione meticolosa che un qualsiasi racing team esegue sul materiale di cui dispone, per adattarlo pelo pelo alle caratteristiche della pista di turno.

Da cinque o sei anni a questa parte lo studio della vettura corsaiola ha preso infatti certe vie traverse per le quali non si sa bene se il beneficio ricercato attraverso certe modifiche ci lascia o meno a... piedi nudi. Probabile che il motivo principale di questa problematica sia l'avvento di quell'agguerrito stuolo di tecnici il cui fattore comune è rappresentato dalla provenien-

za aviatoria. Questi signori saranno i primi ad assicurarvi che ancora oggi non c'è barba di computer capace di disegnare la F. 1 perfetta; però ammetteranno candidamente di non avere e idee del tutto precise per quanto riguarda i «data» che nel computer dovrebbero essere introdotti.

Formaggi ai quattro cantoni

Per esempio, è abbastanza logico intuire che una macchina da corsa dovrà — o dovrebbe — avere un basso coefficiente di resistenza all'avanzamento. Ma fintanto che ai quattro cantoni del veicolo avremo gli attuali «formaggi» agghindati di vortici omnidirezionali, verrà da ridere all'idea di carenare qualcosa del corpo vettura onde risparmiare qualche centesimo sul valore del Cx globale. Sempre per far sì che la macchina stia in terra, ci troviamo poi a gravarla di carichi dinamici sempre maggiori e costanti, esigendo quintali di «peso» da dispositivi la cui re-

sistenza indotta va di pari passo con la deportanza generata. Per accorciare un discorso lungo, potremo azzardare che un buon 30 per cento della potenza disponibile — e son 150 cavalli su per giù — sarà devoluto al nobile scopo di fare a cazzotti con l'atmosfera.

Per i meno convinti, oltre ad osservare che l'aria c'è anche se non si vede, faremo una rapida digressione fluidodinamica. La resistenza all'avanzamento nasce dalla combinazione di tre componenti principali: a) attrito di superficie, b) resistenza indotta dai piani deportanti, c) resistenza di pressione.

L'attrito di superficie è dovuto alla viscosità dell'aria. I suoi effetti si deducono dallo studio dello strato limite viscoso (deliziosa, a suo tempo, di Ludwig Prandtl von Gottingen) ossia sottile film d'aria che risente del contatto con la superficie del corpo in movimento.

Lo strato limite inizia, appunto, alla superficie del corpo stesso, dove la velocità relativa aria/corpo vale zero. Esternamente, individueremo i confini dello



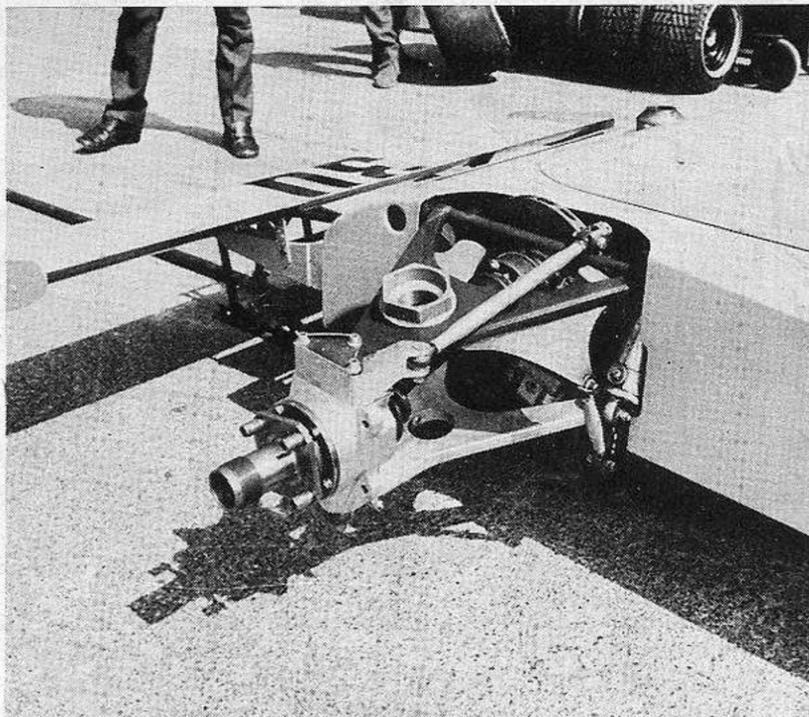
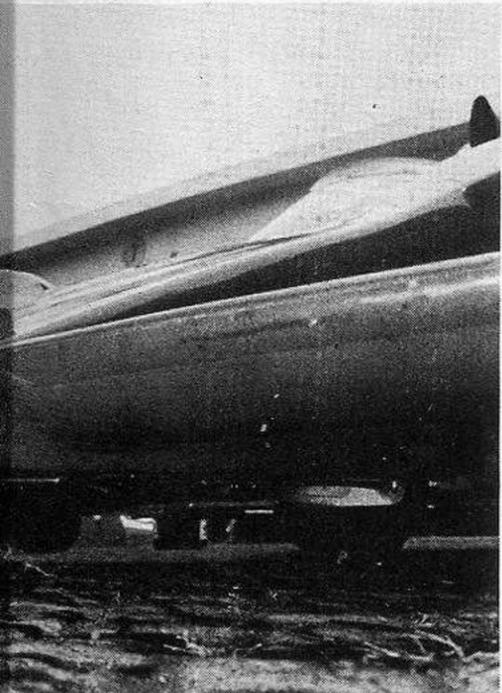
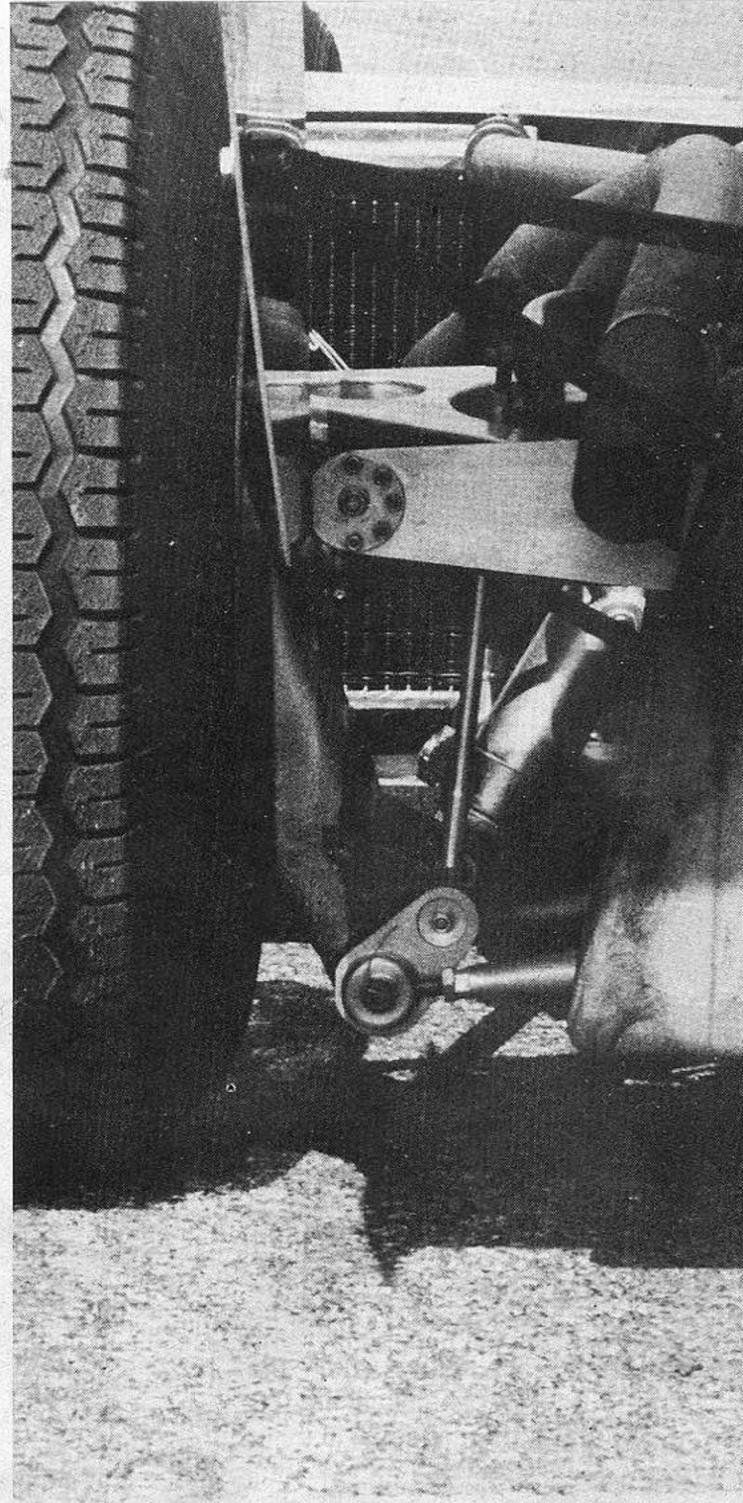
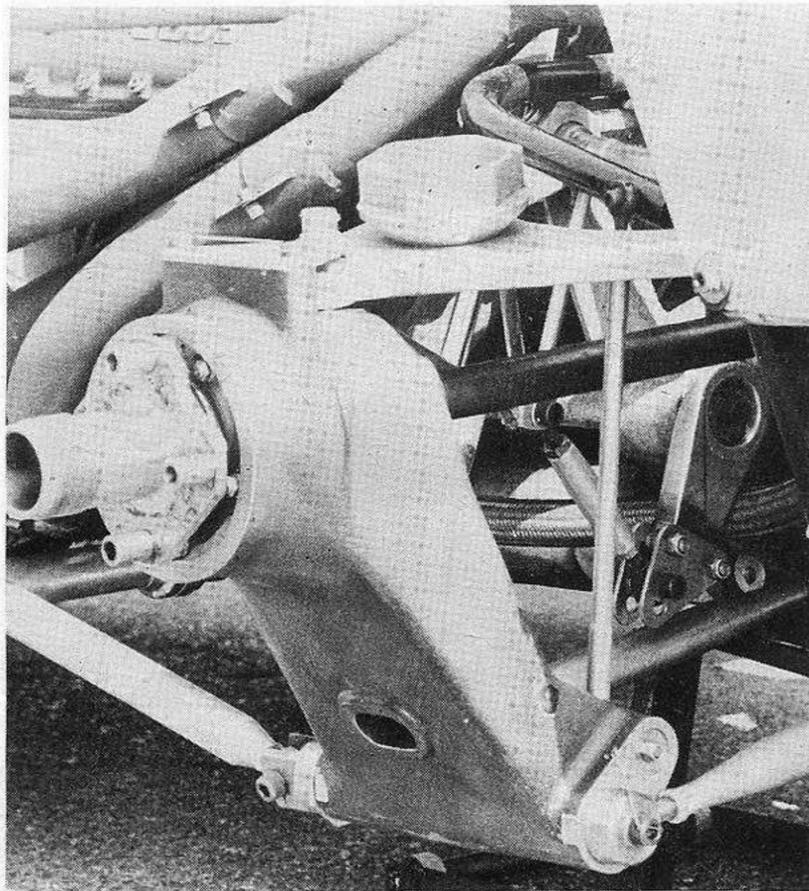
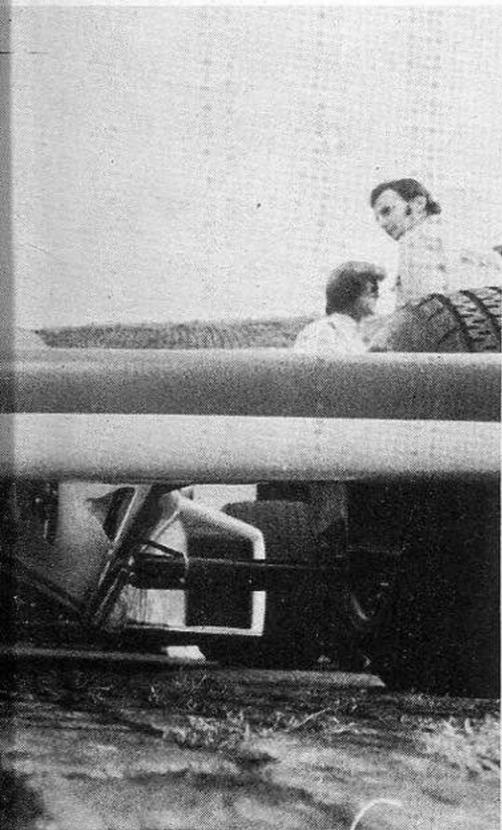
In alto, la McLaren M23, classico esempio di muso a «scalpello». Nella foto non si vede, ma i ribattini inferiori sono «carenati» con nastro

strato limite dove la velocità dei filetti fluidi che lo compongono raggiunge quella della corrente attraversata.

Rimescolio molecolare

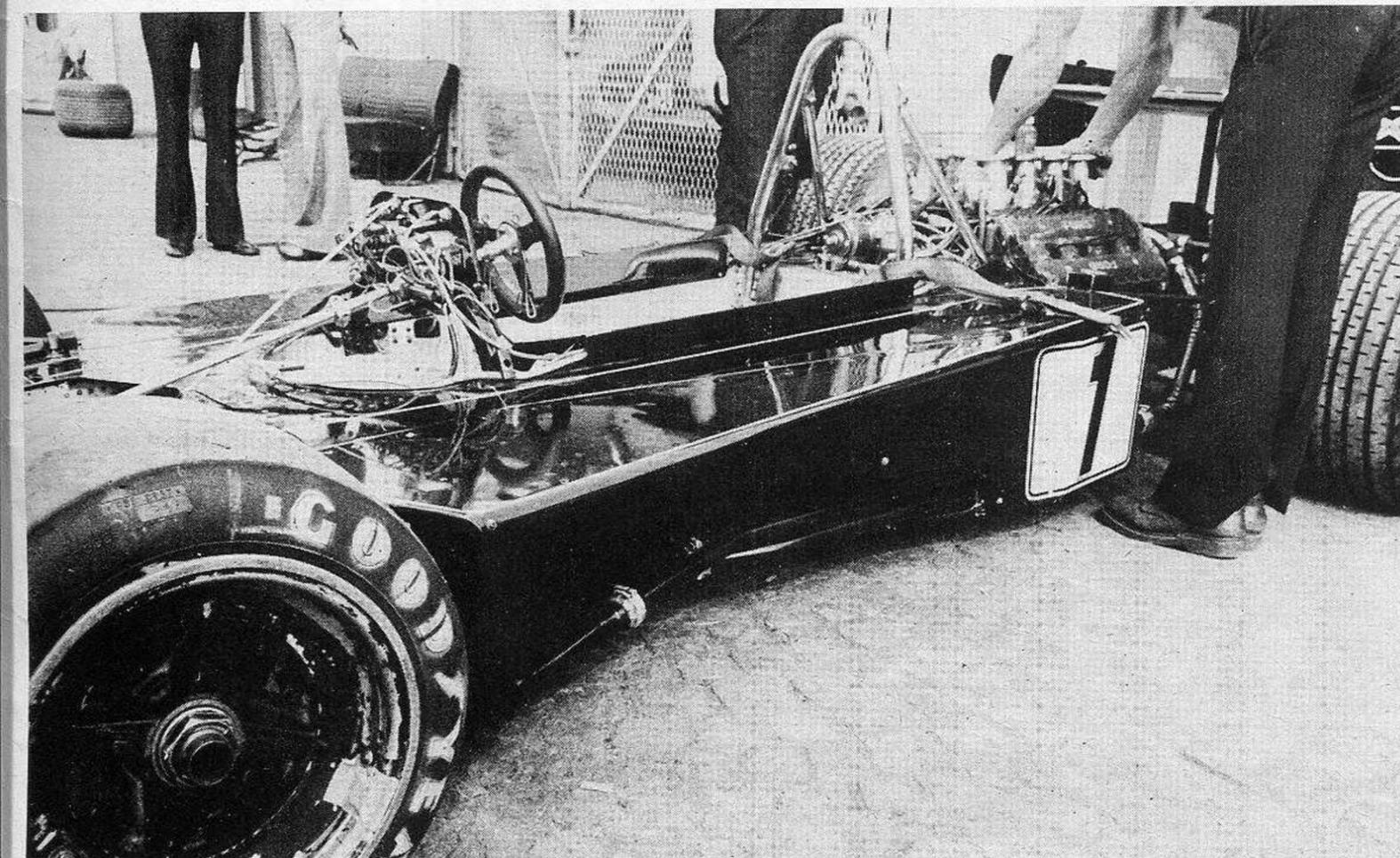
Dovrà pertanto esistere, nello spessore dello strato, un gradiente-velocità che equivale, in altri termini, a rimescolio molecolare; ecco perché ci troviamo a combattere con la viscosità dell'aria, alias attrito interno molecolare dell'aria stessa. D'accordo, con l'aria non si condiscie l'insalata: ma se ci volete credere sulla parola possiamo confidarvi che non si tratta nemmeno del più fluido degli aeriformi. (Vero, motociclisti?). E sebbene l'atmosfera abbia in effetti una viscosità relativamente piccola, le forze in gioco risultano considerevoli poiché la velocità passa da zero a centinaia di chilometri orari nello spessore di un cartoncino.

Come dire che una particella fluida nello strato limite risulta violentata nell'unità di tempo da



Un'occhiata da vicino alla Dalton-Amon rivela alcune raffinatezze. A sinistra e qui sopra, la sospensione posteriore con il leveraggio per il comando della barra di torsione. Accanto, la sosp. anteriore

Qui sopra, una via di mezzo fra muso a scalpello e « padellone » risulta essere la Tyrrell 007. Notare il profilo concavo dei « baffi »



una fortissima deviazione tangenziale — o accelerazione, se preferite — con tutti i fenomeni di inerzia connessi.

Parlare di inerzia in questi frangenti potrà forse fare arricciare qualche naso dottorale. Beh, pazienza... conosciamo anche noi la Legge Stokes e la riteniamo sacrosanta nelle condizioni in cui vale; ma siamo del pari convinti che un adeguato profilo della vettura agisca sull'aria attraversata in maniera da forzarne una certa parte più o meno verso l'alto.

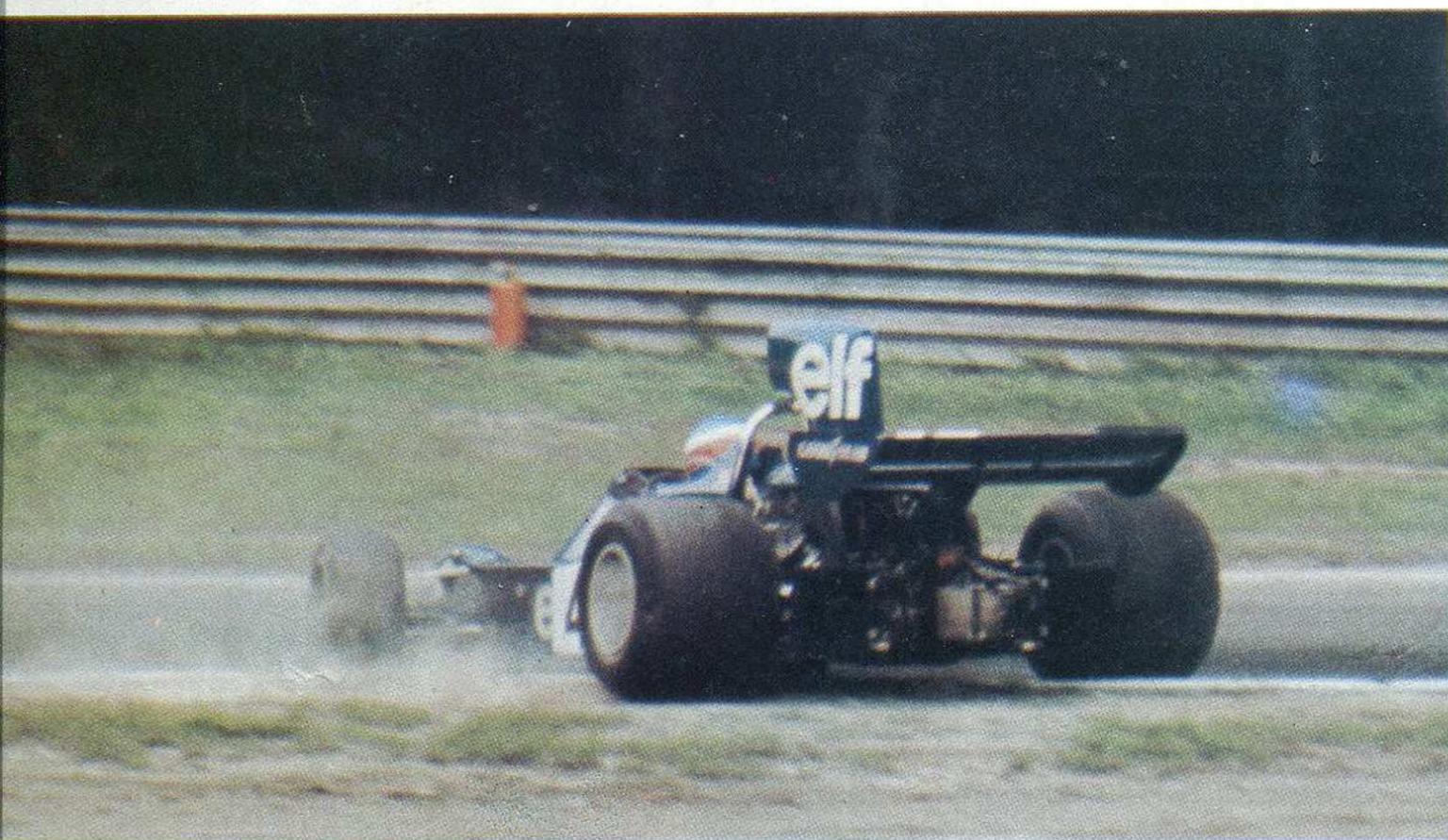
L'accelerazione dei filetti

Mentre i filetti fluidi passeggiano lungo il corpo vettura e attorno alle superfici deportanti che lo completano, essi verranno accelerati da velocità zero (verso l'alto) in corrispondenza del bordo d'entrata, a una determinata velocità (verso l'alto) nel punto

Giuliano Orzali

La fiancata della Lotus 76 dà l'impressione di essere reduce da uno speronamento centrale. Ad ogni modo, sempre curato (dovunque si trovino dei radiatori) l'avviamento delle superfici destinate ad essere lambite dall'aria

CONTINUA A PAGINA 14



Guardiamole nel muso

CONTINUAZIONE DA PAG. 13

in cui si ha il distacco dal profilo. Ci si augura che questo punto coincida con l'estremità del bordo di uscita.

Comunque sia, Newton insegna, ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria; e, nella deflessione verso l'alto delle masse d'aria appena considerate, è intuitivo ipotizzare forze pari al prodotto « massa x accelerazione ».

Tranquillizzatevi poiché il presente subdolo arzigogolare lo tronchiamo ipso facto, visto che serviva solo a puntare il dito sulle origini della resistenza indotta. Eccoci infine alle resistenze di pressione, forse più spesso di altri parametri all'origine di compromessi e casi di coscienza.

Forse anche di incoscienza, a pensarci bene: poiché concedendo troppo alla libidine di una ridotta sezione frontale può anche nascere qualcosa di repellente come la Can-Am Shadow del 1970.

Per affascinante e importante che sia, l'aerodinamica non potrà mai influire su un veicolo (in bene e in male) nella stessa maniera ed entità di altri (ed autentici) connotati. Peso e sua distribuzione, altezza baricentrica e metacentrica, passo e carreggiate, tanto per dire quasi niente, caratterizzeranno molto di più il nostro curribile di quanto potranno fare tutte le ali, le pinne, gli schermi e i deflettori di questo mondo.

Questo almeno fintanto che utilizziamo l'aerodinamica solo per acciacciare a terra un corpo animato da tendenze al saltabeco. Altro o diverso paio di maniche, magari a vento, incontreremo nel provvedere ad altri vitali servizi. Il raffreddamento dell'acqua e soprattutto dell'olio circoscrivono un campo nel quale, ad esempio, ci si aspettano miracoli dalla matita di chi deve convogliare aria — oltretutto a 45°C — in quantità sufficiente a smaltire il corrispettivo di centinaia di cavalli. E non dimentichiamo che, inoltre, i bollenti aggeggi comprendono freni e ammortizzatori mentre certi altri come accensione, pompe benzina e chi abita l'abitacolo non sono certo da trascurare.

Ogni tanto poi il progettista si trasforma in leguleio ed interpreta a modo suo quei regolamenti che in alto loco ci si affanna a rattoppare ogni volta che fanno acqua. Degna di una commedia napoletana la defini-

Nel fotocolor, la sequenza di una « distrazione » alla variante Mirabello della Tyrrell di Depailler, durante il Gran Premio d'Italia

zione di « parte del motore » appiccicata alle attuali prese d'aria a periscopio onde aggirare l'Art. 296, comma g) dell'Allegato « J » al Codice Sportivo. In ogni modo, la differenza fra una presa che... prende e una che sposta l'aria possono essere 500 kg/m² di sovralimentazione.

Vista sotto questo aspetto l'aerodinamica assume importanza anche di riflesso perché può determinare, modulandone l'efficienza, le dimensioni e i pesi dei corpi scambiatori da tirarsi dietro. Ecco i progettisti di nuovo alle prese con la coperta striminzita di cui si diceva poiché i radiatori, in quanto masse, stareb-

che il rivestimento di superficie è interrotto al labbro e non prosegue di solito nella parte inferiore. Si cerca con questo di sollecitare un po' di « ground effect » svuotando per risucchio la zona sottostante il muso.

Le scatole di Tauranac

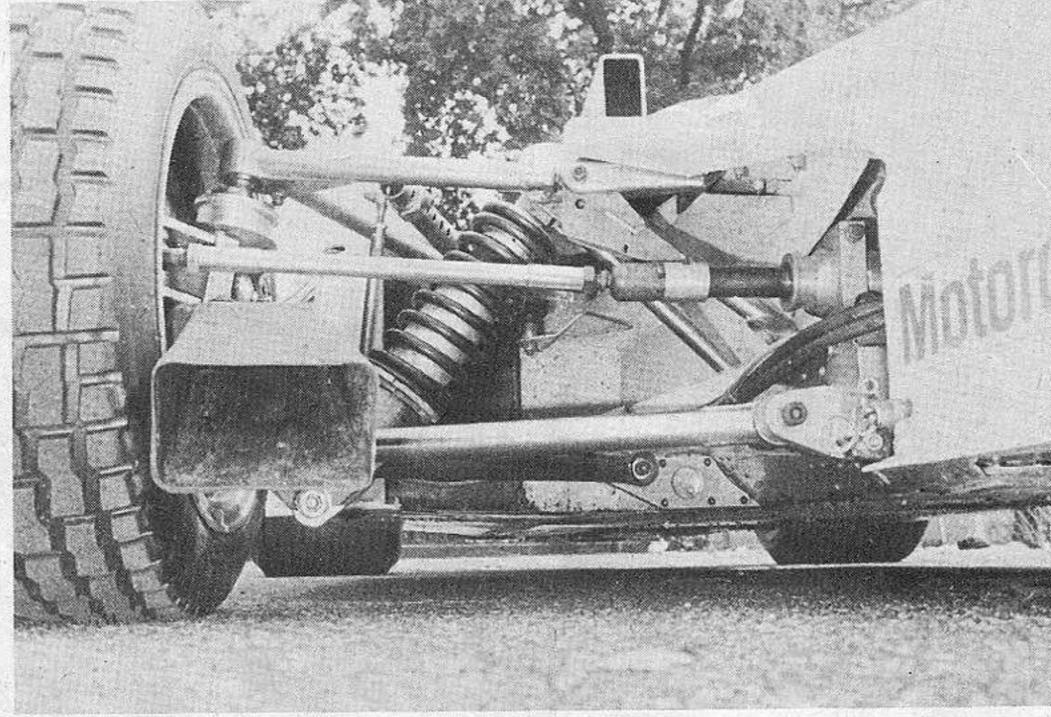
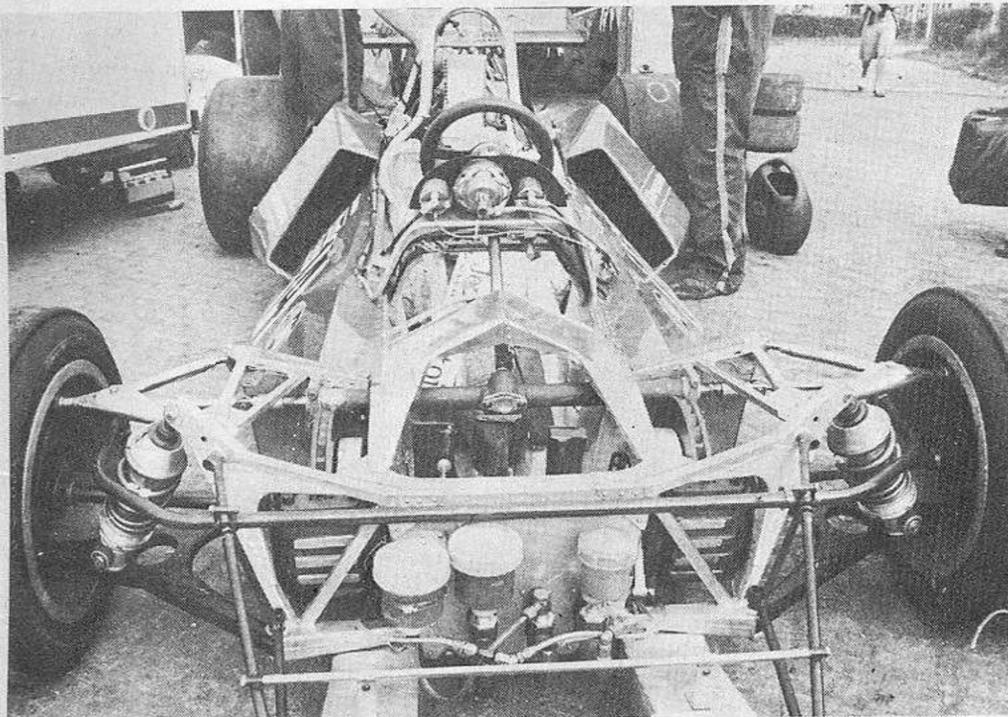
Per avere un po' di controllo sulle procedure, si fa uso di « trimmers » di vario genere che vanno dai flaps sul bordo (o spigolo) d'uscita, a incidenza variabile alle scatole cinesi esibite quasi ad ogni Gran Premio dalla

a far sì che il vento della corsa non si intrufoli con violenza nell'abitacolo il che è indubbiamente un vantaggio per chi guida. Se poi consideriamo che un Formula Uno al limite (vero) non costituisce un sollazzo per tutti indistintamente coloro che sono disposti a sedersi sopra, sarà opera di misericordia far sì che le condizioni di vita a bordo siano le migliori possibili.

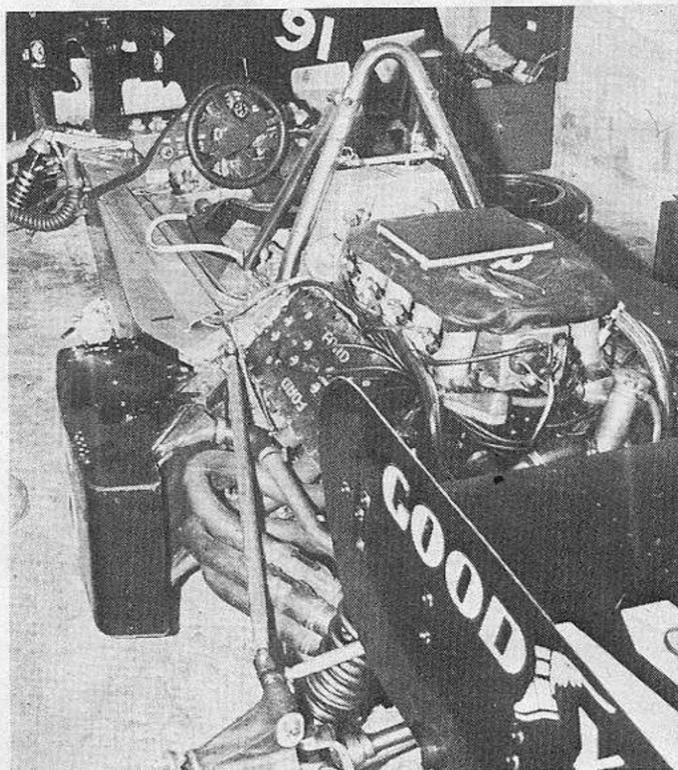
Non sappiamo quale potrà essere il futuro degli alettoni, visto lo stillicidio di pensate col quale la legge tenta di ripararsi dagli inganni. Certo che l'ultimo contentino, di cui avrete letto, contiene in venti parole più colpi

il punto di distacco, luogo di nascita della turbolenza, è già abbastanza avanzato nel caso di una ruota immobile qual piuma al vento, ossia esposta da ferma a una adeguata corrente d'aria. Cosa che ci garantisce un precoce stallo (o distacco) dello strato limite, con produzione di una larga scia staccata e vorticulenta, nonché un ignoto ma completo cambiamento nella distribuzione della pressione e nelle caratteristiche tutte della corrente summenzionata.

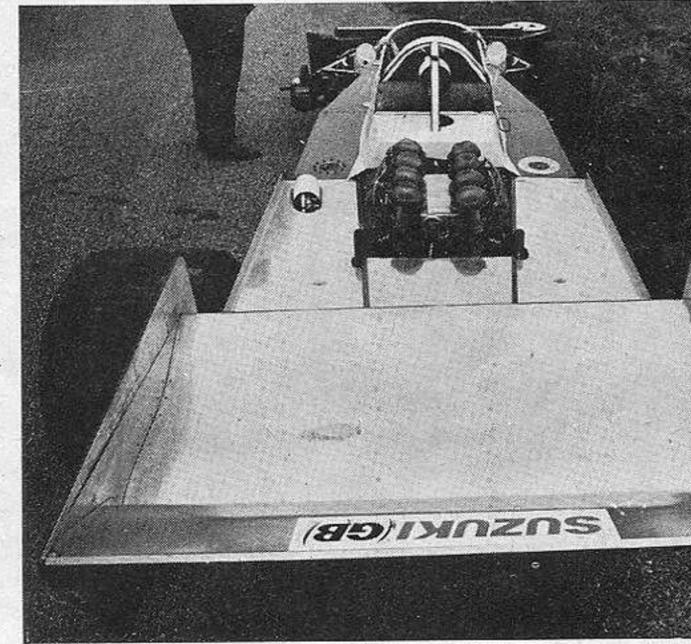
Se poi facciamo bruuuum e annimiamo la ruota dei 2000/2500 giri/1' di sua competenza, ecco che il punto di distacco segue



Sopra, degna di rispetto la fiducia che Philbeam ripone nella sua matita: la BRM 201 non è un esempio di semplicità! Qui sotto, 4° di incidenza all'alettone della March di Vittorio Brambilla



A sinistra, la « coscialunga » (2 metri e 70 di passo) Shadow DN 2. Sopra, nella Lola l'aria che ha fretta di arrivare ai radiatori trova molti ostacoli. Sotto, ala Liebeck sulla Trojan-Tauranac



bero meglio nell'interno del perimetro di appoggio. Però, se li vogliamo centralizzare, siamo padronissimi: a condizione di tollerare un peso pari a 3/2 rispetto a quello che ci darebbe gli stessi refrigeri se alloggiato nel muso. Niente di strano se i chili eventuali da aggiungere vengono considerati inaccettabili e inducono alla rinuncia.

Come avete appena visto a Monza, questo dà luogo alle due attuali scuole di pensiero sintetizzate l'una dal muso a scalpello e l'altra dalla grembialatura posta a schermo delle ruote anteriori. In quest'ultimo caso, se avete dato un'occhiata indiscreta sotto le sottane, avrete notato

Trojan di Ron Tauranac. A batter la piazza in favore del muso ne copritutto fu, in principium, il Verbo di Indianapolis dove evidentemente non fa difetto l'ottimismo: si vociferava infatti che gli « scivoli » terminali potessero fare da saltavento alle ruote anteriori. Successive esperienze in galleria (del vento) dovevano dimostrare che ciò rimane un pio desiderio anche se, nel complesso, le più sottili configurazioni « a scalpello » non esibiscono migliori coefficienti di penetrazione.

Libertà di opinioni dunque, a parte un punto sul quale sembra che non piova: le vetture-padella dal muso piatto e camuso sembra si prestino meglio delle altre

micidiali di un film del kufù. Per chi ne fosse tuttora all'oscuro, « nessun elemento situato al disopra delle ruote posteriori potrà sporgere più di un metro dietro l'asse delle ruote posteriori ». Più o meno, l'ala nelle condizioni di fine ricreazione, ricordate la storiella?

Una scia megalomane

Che cosa accada infatti nella scia dei mulinanti barili al retrotreno resta attualmente un busillis fatto di molte ipotesi e pochi dati attendibili. Recenti esperienze hanno confermato che

l'andazzo del battistrada e quindi avanza ulteriormente nella parte superiore. La scia, inconfessata megalomane, ovviamente ne approfitta per assumere dimensioni entusiasmanti con gran sollazzo della resistenza all'avanzamento e, forse, di colui che, rintanato nel risucchio vede giri inopinati.

Cose ancor più turco-cipriote accadono nella parte inferiore, dove il battistrada inciampa ad ogni giro nello strato limite rotante, dando luogo a una energica azione di pompaggio la cui espressione finale si estrinseca in

Guardiamole nel muso

CONTINUAZIONE DA PAG. 15

getti d'aria trasversali in partenza dall'impronta a terra.

Sia che l'ala risulti o meno « oscurata » dalla proiezione delle ruote, il problema vero rimarrà quello di ricavarne un utile effetto specifico, misurabile in kg/dm² e col minimo possibile di resistenza indotta. Poiché l'apertura massima è stabilita in m 1,10, una superficie alare praticamente utilizzabile darà luogo a un valore di allungamento attorno a due volte la corda il che è da eretici. Ecco perché si continuano a vedere alettoni multipli costituiti da cellule sovrapposte e sfalsate: in sostanza, due o tre ali di allungamento (più) ragionevole, tenute insieme da opportuni schermi e magari da una pinna centrale.

Il naso delle banane

Le banane: noti ormai con questo termine poco parlamentare sono i profili Liebeck a forte curvatura presi a prestito dai cosiddetti V/STOL che sarebbero poi aerei dal corto decollo, bassa velocità e grande carico pagante. Utilizzati in automobile, se ne apprezza la capacità di funzionare a bassa incidenza, con relativo sollevamento del naso — o bordo d'entrata — verso zone in cui la scia è meno burrascosa.

Naturalmente tutte le considerazioni pertinenti l'aspetto del veicolo veloce dovranno o dovrebbero rimaner valide allorché il veicolo stesso si divincola attorno ai suoi tre assi principali. La deportanza all'avantreno di una JPS varia di una trentina di chili per grado di incidenza a 240 kmh, tanto per fare un esempio. Tre gradi di beccheggio ed ecco il quintale, in più o in meno, di peso aderente sulle ruote: oggi che « antidive » ed « anti-squat » sono termini da quotidiano del pomeriggio, non occorre altra spiegazione per sottolineare l'importanza di andar via pari pari.

In curva poi, quando la vettura si presenta « intraversata » di ben altri angoli, sarà bene far sì che la distribuzione dei pesi rimanga per quanto possibile costante e che la relativa entità, se mai, aumenti col grado di imbarcata. Ma qui siamo ai confini della giungla per quanto riguarda il genere di argomentazioni che potrebbero saltar fuori se decidessimo di continuare.

g. o.



La consueta, pacifica invasione della folla a Monza è stata proporzionale, quest'anno, all'enorme massa di spettatori al Gran Premio. Sul podio, a prendersi la sua parte di applausi, c'è anche un italiano, Arturo Merzario: se li è meritati!

