

LEGGETE  
SUBITO

Radiocronaca  
dagli USA



A PAGINA 6



GUIDA  
alla sfida  
decisiva

DA PAGINA 10



MIRAFIORI  
e altre novità



DA PAGINA 58



8 MOTORAMA

33 DOMENICA  
SPRINT

47 KARTING

48 TUTTE  
SPRINT

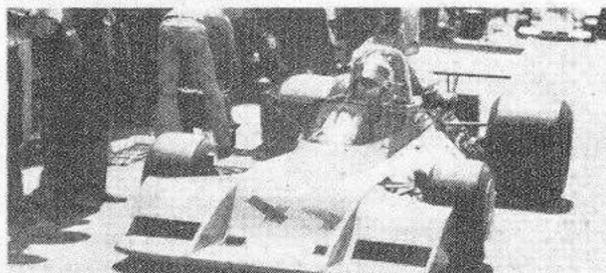
64 POSTA  
ESPRESSO

66 COMPRA  
VENDITA



# Lo sport in affitto

Don't dream about driving  
once an F1 car...



... come and do it!!!

Our Brabham BT 42s haven't done much racing this year. To get some of our vast expenses back, we shall rent the cars out to anyone who has got enough experience with fast cars from September 10 to 27

This applies to:

- (1) race drivers who want to find out about F1
- (2) race drivers who want to do some publicity work for their sponsors
- (3) people who once in a lifetime want to drive a real top F1 car

For your safety we have a fire truck and an ambulance ready at the pits, the track (Casale, 60 km from Milano AP) is one of the safest in the world (we can see you at any point of the circuit, just like at Brands Club circuit) and the cars are insured, in case you do something that you really shouldn't.

So don't hesitate and write for further information to:

The Manager  
Scuderia Finotto  
Via dei Fiori 9  
6600 Locarno  
Switzerland

It's cheaper than you think!

• La mania esterofila nel nostro Paese arriva a dimensioni persino grottesche. Prendete questo annuncio pubblicitario apparso vistosamente su un confratello inglese specializzato, l'AUTOSPORT di Londra, a cura della Scuderia Finotto, quel team F. 1 nato — con l'acquisto di due Brabham '73 con cinquanta e passa milioni sull'unghia a Ecclestone — per la voglia del bergamasco Martino Finotto di vincere la sua sfida personale con Al-Val (al secolo Valtellina, Presidente della Scuderia Città dei Mille di Brescia) che aveva da poco rilevato tutta l'organizzazione tecnico-meccanica della Filipinetti in quel di Modena. Gli ambiziosi progetti di Finotto naufragarono però già subito alla presentazione del team a Monza, quando lui fece saltare il cambio con una indelicata manovra in avviamento e poi saltarono fuori gli annessi e connessi economici che non permisero alle due F. 1 bianche di farsi strada con piloti-della-speranza. I calcoli di Finotto saltarono subito e lui decise di affidare le macchine allo svizzero Dubler che le avrebbe amministrare. Cosa che l'ex pilota elvetico ha fatto con impegno, tanto da riuscire a farle correre in qualche G.P. sia pure col « rigettato » Larrousse, con Koenig e con Carluccio Facetti (in prova) a Monza. Ma si vede che anche così l'equilibrio economico del team non è stato tanto felice se salta fuori adesso questo annuncio pubblicitario in Inghilterra, col quale si mettono a disposizione in affitto le due monoposto persino a « chi vuol provare l'emozione della F. 1 ».

Quello che è sconcertante nella proposta è che i tests sono programmati tutti a Casale, perciò chi

volesse cimentarsi deve avere un portafoglio ben fornito perché, arrivando dall'estero (la pubblicità è solo in inglese) dovrà mettere in bilancio sia spese di viaggio e soggiorno anche l'affitto del mezzo meccanico. Che sia « più economico » di quanto uno possa credere è perciò perlomeno suggestivo. Quello che lascia interdetti è aver evitato di propagandare l'iniziativa in Italia (adesso lo stiamo facendo noi) quasi che — a parte la crisi economica — si voglia evitare attentamente di creare illusioni a... piloti italiani di qualsiasi livello e velleità. E dire che almeno un cliente sarebbe stato forse scontato (oltre che ben solvibile): il conte Zanon, il mecenate alla moda nel nostro mondo da corsa che probabilmente potrebbe essere non più pago di accontentarsi delle sfide (in famiglia) a Casale col cognato, adoperando le sole monoposto F. Italia, F. 3 e ora le due Brabham F. 2 avute in « garanzia-acquisto » dalla CSAI dopo l'ultimo finanziamento di sponsorizzazione I.P.I. per permettere il salvataggio di fine stagione del team azzurro di Maffezzoli. Vuoi scommettere che l'appassionato « Guggi » qualche giro sulla Brabham di Finotto lo farebbe volentieri, fosse pure per dimostrare di essere più bravo del parente abituale protagonista dei singolari duelli? (Direttore di corsa Giorgio Pianta, naturalmente).

Ecco cosa c'è scritto nell'annuncio inglese: **NON SOGNATE SOLTANTO DI PILOTARE UNA VOLTA UNA F. 1... VENITE E FATELO!!!**

Quest'anno le nostre Brabham BT 42 non hanno gareggiato molto. Per recuperare in parte le nostre grosse spese, daremo a nolo, dal 10 al 27 settembre, le vetture a chiunque abbia sufficiente esperienza di macchine veloci.

Questo si applica a:

- piloti da corsa che vogliono impraticarsi della F. 1.
- piloti da corsa che vogliono svolgere attività pubblicitaria per i loro patrocinatori.
- persone che almeno per una volta nella vita vogliono pilotare una vera F. 1 di primo piano.

Per la vostra sicurezza disponiamo di un veicolo anti-incendio e di un'ambulanza pronta ai boxes; la pista (Casale, a 60 km da Milano) è una delle più sicure del mondo (possiamo vedervi in qualsiasi punto del circuito, proprio come a Brands Hatch) e le vetture sono assime a Brands Hatch-jmcomolt curate, nel caso che facciate qualcosa che non dovrete fare.

Non esitate dunque a scrivere, per ottenere ulteriori informazioni al Direttore della Scuderia Finotto - Via dei Fiori 9 6600 Locarno - Svizzera.

**E' PIU' ECONOMICO DI QUANTO CREDIATE!**

• Il Ministro (d.c.) che ha rifiutato la « patata bollente » della Presidenza Alfa è l'on. Donat Cattin. Pare che anche il dr. Luraghi sia stato « sondato » per un ritorno ma egli ha (giustamente) fatto svanire ogni illusione di ripescaggio.

• L'omologazione della STRATOS GT gr. 4 ha schiarito l'orizzonte '75 per l'Europeo GT, finora solo Coppa-Porsche. Il Tour ha dimostrato che, col 4 valvole, la Lancia (Ferrari) è più che competitiva con le Carrera (attuali).

• Casoni e Paleari, tramite la Jolly Club, potrebbero essere i piloti delle Stratos « ufficiose » nell'Euro GT '75, dato che la Lancia-Marlboro tornerà a puntare i suoi programmi dell'anno prossimo sul mondiale marche rally.

• Chris Amon è apparso come... « modello » pubblicitario sui giornali inglesi. Appoggiato a una B.B. (Ferrari) fa reclame a una nuova catena di « boutique » inglesi per uomo.

• **ABBIAMO LETTO** (dopo il G.P. Canada) — Lauda a caldo... « Quando ho visto la nuvola di polvere, mentre ero ancora lanciato sul rettilineo, ho capito che qualcuno si era girato... ». — Lauda a freddo... « Quando sono sceso dalla vettura ho chiesto al commissario di percorso perché non aveva segnalato nulla... ».

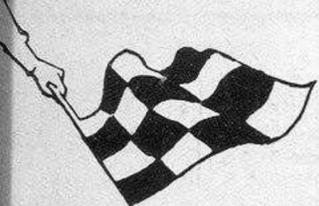


Forse vorrete saperne qualcosa di più di quella sfida personalissima e persino viscerale tra Martino Finotto (a destra) e il rubicondo Valtellina (a sinistra nella foto), due personaggi pittoreschi del nostro mondo automobilistico. Domenica passata erano a Varano con le due litri sport e Finotto è andato in seria crisi con la sua meno potente AMS quando ha visto Al-Val con la potente Osella-BMW che aveva fatto approntare per Merzario per l'Euro 2000 ad Enna. Al-Val in verità, dopo le prove, era un po' sconcertato della aggressività della sua ex Abarth. Pensò di far correre Merzario. Poi andò a vedere i tempi e si accorse che, sebbene « abbottonato », era riuscito a segnare un tempo di oltre 2 secondi inferiore a quello del rivalissimo. E questo gli bastò per decidersi a correre comunque: la sua soddisfazione personale l'avrebbe avuta. Pur-



troppo però in gara, un sorpasso ardito dell'amico Palazzoli lo trovò impreparato ad evitare che il rivalissimo personale lo infilasse contemporaneamente anche lui. Sarebbe stata la beffa ma venne il ritiro di Finotto a non guastargli la classifica. Il più preoccupato era Merzario che con Al-Val (si dice) abbia intessuto rapporti stretti. E Osella, quando l'ha saputo, per uscire dal tunnel finanziario in cui si trova, non si è peritato di rifarsi sotto con il pilota (ex) amico, forse per convincerlo a porre i suoi buoni uffici con Al-Val, per un intervento societario. Visto che Finotto ha due Brabham F. 1, una partecipazione del concittadino bergamasco di Brescia nella Osella sarebbe un colpo micidiale al rivale (ora che Osella costruisce F. 2 oltre che 2000)!

Marcellino



# DOVE

## corriamo domenica

V8/Blog scans



### La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

### OTTOBRE

### Le corse in calendario dal 2 al 9 ottobre in Italia e all'estero

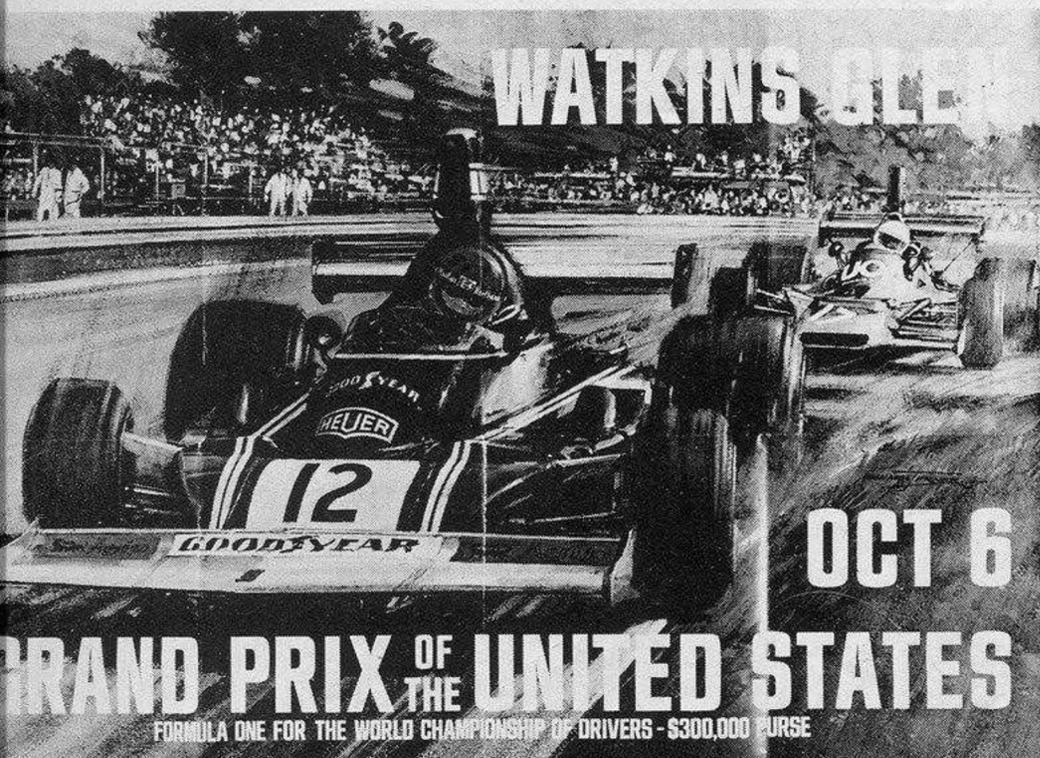
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
2-5	12. Rally Sanremo 2. Trofeo FIAMM	AC Sanremo	Part. Sanremo Arr. Sanremo	ore 19 ore 7,55	●●● Camp. mond. Marche Rallies	Rally	Therier-Jaubert (Alpine)
3-19	Giro d'Europa	Germania			●●●	Rally	Waldner-Boeckmann (Opel)
4-5	Monaco-Vienna- Budapest	Ungheria			●●● Camp. europ. Conduttori	Rally	Rorhl-Berger (Opel)
4-5	Rally Semperit	Austria			●●● Camp. europ. Conduttori	Rally	Russling-Weiss (Porsche Carrera RS)
5-6	Rally Interwest	Germania			●●●	Rally	
5-6	1000 Km di Bathurst	Australia			●●● T1	Velocità in circuito	
5-6	Salita di Sauerland	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4., S, C2, F3, FV, FSV	Velocità in salita	
5-6	Rally degli Ugonotti	Germania			●●●	Rally	
5-6	Rally Bratstvo i Jeiudstvo	Jugoslavia			●●●	Rally	
5-6	Giro di Picardia	Francia			●●●	Rally	
6	G.P. degli Stati Uniti	Stati Uniti	Circuito di Watkins Glen di km 5,435	ore 20,20 ore 22,30	●●● Camp. mond. F. 1	Velocità in circuito	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) 59 giri in 1.41'51"7, media 189,744 kmh
6	4 Ore del Jarama	Spagna	Circuito di Jarama di km 3,404		●●● Camp. europ. Turismo	Velocità in circuito	1973: non disputata 1972: Soler Roig-Larrousse- Mass (Ford Capri) 134 giri, media 114,440
6	National 500 Charlotte	Stati Uniti			●●● Stock cars	Velocità in circuito	Cale Yarborough (Chevrolet)
6	Coppe del Salone	Francia	Circuito di Montlhéry		●●● Gr. 1, 2, 3, 4, S, C2, F. Bleu - Coppa Simca	Velocità in circuito	
6	Autofestival al Salzburgring	Austria	Circuito del Salzburgring di km 4,238		●●● T1, T2, FV, FSV,	Velocità in circuito	
6	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park di km 4,443		●●● FB	Velocità in circuito	
6	Corsa a Snetterton		Circuito di Snetterton di km 4,361		●●● T1, F.5000	Velocità in circuito	Evans (Trojan) 40'44"4, me- dia 192,690
6	Rallycross di Melk	Austria			●●● tg	Rallycross	
6	Salita di Trois Marets	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in salita	
6	Salita del Colle dell'Orme	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Rua (March-BMW) in 7'21"2, nuovo record
6	19. Coppa Carri	AC Milano	Autodromo di Monza di km 2,405	ore 9 ore 17	● T2	Velocità in circuito	Enzo Santucci (Fiat 128) in 34'40"9, media 139,872
6	Gara al Mugello	AC Firenze	Autodromo del Mugello di km 5,244	ore 10 ore 18	● Finale FISA F3, F. Italia	Velocità in circuito	
6	Val d'Anapo-Sortino	AC Siracusa	Stazione Fusco Sortino - tot. km 6	ore 8,30 ore 12,30	●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Scola (March-BMW 2000) in 4'01", media 89,626
9-10	Masters 250 km del Fuji	Giappone			●●● GT4, S, C2	Velocità in circuito	Kazato (Chevron) media kmh 200,873
9-13	Southern Gross Rally	Australia			●●●	Rally	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA ● 6 ottobre: CORSA ALL'ESTORIL - annullata.



# TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 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.



## Le ORE decisive del GLEN

		ora USA	ora italiana
Venerdì 4 ottobre			
PROVE F. 1	prima sessione: ore	11,30 - 13	(16,30 - 18)
	seconda sessione: ore	13,30 - 15	(18,30 - 20)
Sabato 5 ottobre			
PROVE F. 1	terza sessione: ore	11,30 - 13	(16,30 - 18)
	quarta sessione: ore	13,30 - 15	(18,30 - 20)
Domenica 6 ottobre			
Partenza del G.P. U.S.A.	ore	15,20	(20,20)
Arrivo del G.P. U.S.A.	ore	17	(22)

«Sarebbe certamente un bene per lo sport automobilistico se vincessimo una Ferrari, e sarei contento che il campione fosse proprio Regazzoni. Quest'anno non c'è stato nessun pilota veramente eccezionale e, in certo qual modo, Regazzoni rappresenta la mediocrità del campionato. Se vincerà, potremo ricominciare a cercare un vero campione per l'anno prossimo».

Questo spietato, sintetico giudizio-analisi del mondiale suspense F. 1 '74, è di Peter Warr, il direttore sportivo della Lotus JPS. L'ha reso ad un settimanale inglese, proprio alla vigilia del fotofinish iridato del Glen. E' una affermazione certo irritante. Un po' per la benevola sufficienza che si mostra per quello che è pur stato lo strapotere agonistico in questa stagione delle vetture Ferrari; un po' per come viene liquidata la personalità di pilota di Clay Regazzoni, scaduto per la sua stagione scorsa BRM nei giudizi inglesi che in realtà dovevano semmai indirizzarsi a quelle tramontate monoposto.

Senza arrivare alle cattiverie di mr. Stanley, l'indispettito boss della BRM — che ha detto di Regazzoni (a Pescarolo) «E' a malapena in grado di fare il conducente alla Hertz!», — è pur vero che i responsabili dei teams d'oltre Manica non hanno avuto mai troppa simpatia per l'italo-elvetico. Oggi poi, con quel suo modo di correre controllato ma che da regolarista nei piazzamenti l'ha portato a un passo dal traguardo mondiale, dà ancora più fastidio dopo le malriuscite speranze delle squadre d'oltre Manica.

La Ferrari, è vero, raccoglie quello che ha seminato. Perché è assurdo si sia ridotta ad arrivare col cuore in gola all'ultimo atto. Pur con tutte le sfortune invocabili, dalla gomma di Brands Hatch alla sabbia di Watson a Mosport, bisognava convincersi prima che poteva anche esserci una logica nell'appoggio della sorte! L'aver voluto giocare fino al Canada sui «princeps inter pares» (si fa per dire) al volante delle B3, lascian-

do che ambizioni franche o nascoste giocassero sul conscio o sull'inconscio dei propri piloti, è stato un errore gravissimo. E lo si paga ora con questa angoscia per gli ultimi trecento chilometri.

Tantomeno vale, adesso, far mettere le mani avanti a qualche saputone compiacente che già riserva attestati di ideali incoronazioni mondiali, con la preoccupata riserva perché l'ultima mano decisiva anti McLaren deve giocarla Clay Regazzoni. Un Regazzoni, evidentemente, già declassato a



Maranello, luglio '73. Se quel giorno Ferrari avesse detto a Fittipaldi le parole che questo si aspettava, forse il quiz del mondiale '74 sarebbe già risolto. E senza il timore di una beffa. (Doppia). (ATTUALFOTO)

comprimario, quasi che i punti-della-regolarità messi insieme e che l'hanno portato alla soglia dell'iride fossero dimostrazione di un torto e non di una mutata personalità. Quella stessa che pur ha fatto comodo fino a oggi vantare, perché così non dava fastidio al «nuovo idolo», il Lauda che ha saputo guadagnarsi tutti gli appoggi (ufficiali e non) in squadra, perché è servito a far dimenticare la cattiva azione di fine stagione '73, quando il biondino austriaco venne scelto come liquidatore della presenza italiana in squadra. Una presenza che sarebbe stato

Il «flash-back» del G.P. **CANADA** spiega anche il **PERCHÉ** del finale col cuore in gola negli USA

# A. A. A. A. A. campione cercasi...

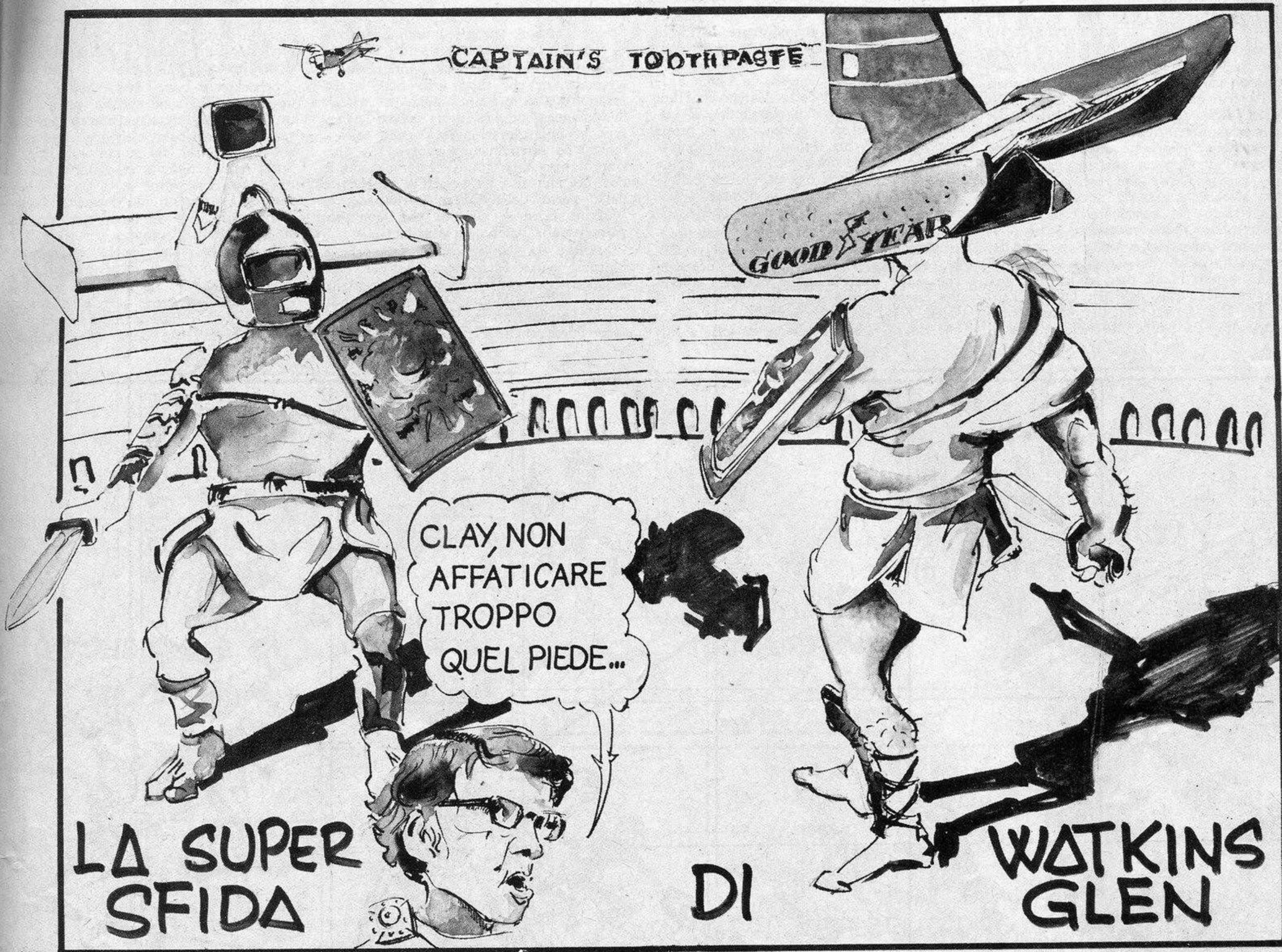
proprio un dovere della Ferrari conservare — una volta che essa ritrovava una macchina competitiva — non fosse altro per quello che anche il «Drake» di Maranello deve al sacrificio e alla passione dei piloti italiani. Purtroppo nessuno, dirigenti dell'automobilismo o della stessa Fiat che fossero, si sono preoccupati di convincere Ferrari a questa dimostrazione di semplice buonsenso. E anche indirettamente il risultato-nemesi è in questa suspense del Glen. Su Lauda si era puntato anche come simbolo di una scelta azzecata (ai limiti del titolo mondiale) giustificante la rinuncia all'italiano declassato a priori. La curiosa logica della sorte ha mischiato invece le carte al punto che questa necessità di dimostrazione ha finito per diventare un boomerang. Ed ora è il più snobbato Regazzoni l'estremo atout per portare a Modena concreti e non simbolici titoli di merito.

E se per di più Regazzoni, ora non è più il pilota di due anni fa, che conquistava le pole position ma rischiava l'uscita di strada, c'è da stupirsi? Evidentemente col cuore suppliva alla maggior classe agonistica dei più grandi avversari. Quando ha avuto la macchina adeguata, non essendo più il pilota dal secondo-in-meno nell'ictus rischiatutto, arrivando in fondo è riuscito a far meglio del più garibaldino ma inesperto nuovo partner. Che, certo, ha grandi qualità. Ma è chiaro non deve essere proprio un caso se si è giocato un mondiale F. 1 nella seconda fase della stagione, come già gli era capitato di giocarsi un titolo europeo F. 2 nella seconda parte di quel campionato.

Vuol dire che Lauda deve imparare a darsi un ritmo più equilibrato e controllato, deve imparare a non convincersi oltre il giusto, anzitutto di quali sono le chances offertegli dalla macchina e di quali le proprie,

**Marcello Sabbatini**

CONTINUA A PAGINA 19



CONTINUAZIONE DA PAG. 10

e quindi di non peccare di narcisismo agonistico, di non sbornarsi di gloria di GP in GP.

Ferrari il giorno di Monza volle dedicare una lezione di umiltà a Merzario: quella sua affermazione si è ritorta ora proprio nei confronti del pilota che forse più desiderava quest'anno abbinare come campione del mondo, alla sua vettura. E' un segno della sorte anche questo. Ed ora si ritrova a dover sperare che i «trenta cavalli in più» (se non tanti almeno 15-20 ci sono) siano sufficienti al Regazzoni oggi descritto formato-ragioniere-sprint per dargli dieci anni dopo un titolo mondiale che, se nel 1964 fu giustamente incerto, quest'anno certo non lo sarebbe stato solo se a Maranello fossero stati più convinti prima e umili dopo nel cercare questo risultato. E in questo caso umiltà significava solo non aver ripetuto errori di tradizione, applicati sino a disillusioni estreme (come è avvenuto anche ai tempi di Fangio). Il costruttore che ha saputo difficilmente dividere il proprio orgoglio di successo fifty-fifty con il pilota più grande, ripaga oggi con questa suspense il peccato di personalismo.

Vanwall, Mercedes, Lancia, Al-

fa, Tyrrell, Chapman non hanno mai rinunciato al pilota migliore per affermare comunque il proprio mezzo meccanico. Ferrari non è riuscito mai troppo a sottrarsi a questo «vezzo». Le poche eccezioni le ha subito... corrette. Così 14 mesi fa, se solo avesse accettato di dire la parola giusta al Fittipaldi portatogli su un piatto d'argento della Goodyear a Fiorano, non si troverebbe oggi esposto addirittura a questa suspense che suona quasi beffa per chi gliela impone. Fittipaldi, non c'è dubbio, è nel circo di F. 1 di oggi l'unico pilota (con Peterson) che non solo ha più diritti al titolo per G.P. vinti (3 nonostante il mezzo inferiore), ma che può essere considerato l'erede più vicino ai super del passato anche recente. E lo ha confermato proprio quest'anno, non solo vincendo, inferiorità di mezzi a parte, più Gran Premi di tutti, ma riuscendo a riequilibrare la suspense mondiale in questo finalissimo. E non solo nei confronti di Clay ma di Lauda in prova a Mosport.

Se Lauda ha saputo fare il vuoto nella maggioranza dei Gran Premi di questa stagione, e poi non ha potuto concretare la superiorità sua e del mezzo per eccesso di agonismo (vuoi sfogato nel motore vuoi nelle traie-

torie) pensate cosa avrebbe potuto e saputo fare un Fittipaldi? C'è da essere sicuri che Peter Warr in questa ipotesi non avrebbe potuto dire della necessità di ricominciare a cercare un vero campione per l'anno prossimo! Perché il campione-super (se non all'altezza degli Stewart e dei Clark, certo ben vicino) avremmo potuto avere la riconferma di averlo già. E invece siamo rimasti nel Limbo con un campionato certo-spettacolo non per abilità massima dei suoi esponenti ma per mancanza di un inoppugnabile Superman del rischio. Senza avvilirci per questo, non ci resta comunque che sperare che Regazzoni ce la faccia, anche se alla minore considerazione accreditatagli nel suo stesso team si è aggiunta ora anche la preoccupante coincidenza della sorte nell'uscita di strada in prova al Glen. Contusione più banale che abbia al piede, certo non ci sarebbe voluto anche quel minimo di suspense sulle condizioni fisiche! Auguriamoci che il «compromesso» (storico) cui finalmente è stato costretto Lauda dalla realtà delle cifre iridate sia sufficiente in questa estrema occasione americana a far da «ombrello» protettivo nel magico momento decisivo.

m. s.

L'OROSCOPO TECNICO

## Non perdere di vista SCHECKTER!

Da Mosport a Watkins Glen ci sono poche centinaia di chilometri. Che si possono fare comodamente in una giornata, magari passando da Buffalo per vedere le cascate del Niagara. Un viaggio breve, che però in parecchi hanno allungato di proposito. Chi è andato dal Canada alle Bahamas (Fittipaldi), chi è andato a New York (Lauda), chi è andato a Las Vegas (Regazzoni). Tutti in cerca di distensione, hanno detto. A mio avviso, invece, sono andati in cerca di concentrazione, ed anziché cercare di dimenticare gli assilli della professione e quelli contingenti della situazione, di certo hanno speso le giornate di vacanza a pensare molto intensamente a domenica 6 ottobre. Una domenica importante, decisiva, nella quale è in gioco tutta una stagione sportiva e tecnica.

Fittipaldi e Regazzoni soprattutto, ovviamente, ma anche Lauda (chiamato al compito di scudiero, lui che avrebbe voluto e potuto essere alfiere e capitano), non possono togliersi di mente l'assillo di questa gara. E' troppo importante, per

f. l.

CONTINUA A PAGINA 20

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

tutti, il Gran Premio degli Stati Uniti, per credere alla apparente disinvoltata noncuranza con cui i protagonisti designati della gran battaglia del Glen hanno rilasciato dichiarazioni su dichiarazioni, ovviamente tutte ottimistiche.

Emerson Fittipaldi è stato onestissimo, appena finita la gara canadese, nel dichiarare che se Lauda non usciva di strada non avrebbe potuto fare nulla. Si è anzi meravigliato nel constatare come Lauda abbia ridotto il suo vantaggio, ad un certo punto; meraviglia un poco ipocrita, perché Fittipaldi doveva ben sapere per quale motivo Lauda non ha insistito nel prendere vantaggio, dato che quando l'austriaco si è fermato lui ha fatto subito altrettanto. La paura di rischiare inutil-

il contrario per il circuito di Watkins Glen. Le McLaren, nonostante la molto buona profilatura, hanno dato prestazioni inferiori a quelle delle altre macchine più in vista, quali le Tyrrell, le Lotus e le Ferrari, ed anche della March di Hunt (quella modificata dalla Hesketh). E' vero che le McLaren erano state in prima fila nel 1972, ma era un anno «calmo», a campionato scontatamente vinto, eppoi la prestazione in prova di Hulme e Revson era stata favorita dalle gomme.

Regazzoni sta pensando proprio a questo, nel «relax» che si è concesso, purtroppo interrotto dal piccolo dramma delle pre-prove al Glen. Sta convincendosi che anche quest'anno le McLaren potranno essere oneste ma non irresistibili al Glen. E sta pensando anche a tutto quello che dovrà fare per restare davanti a Fit-

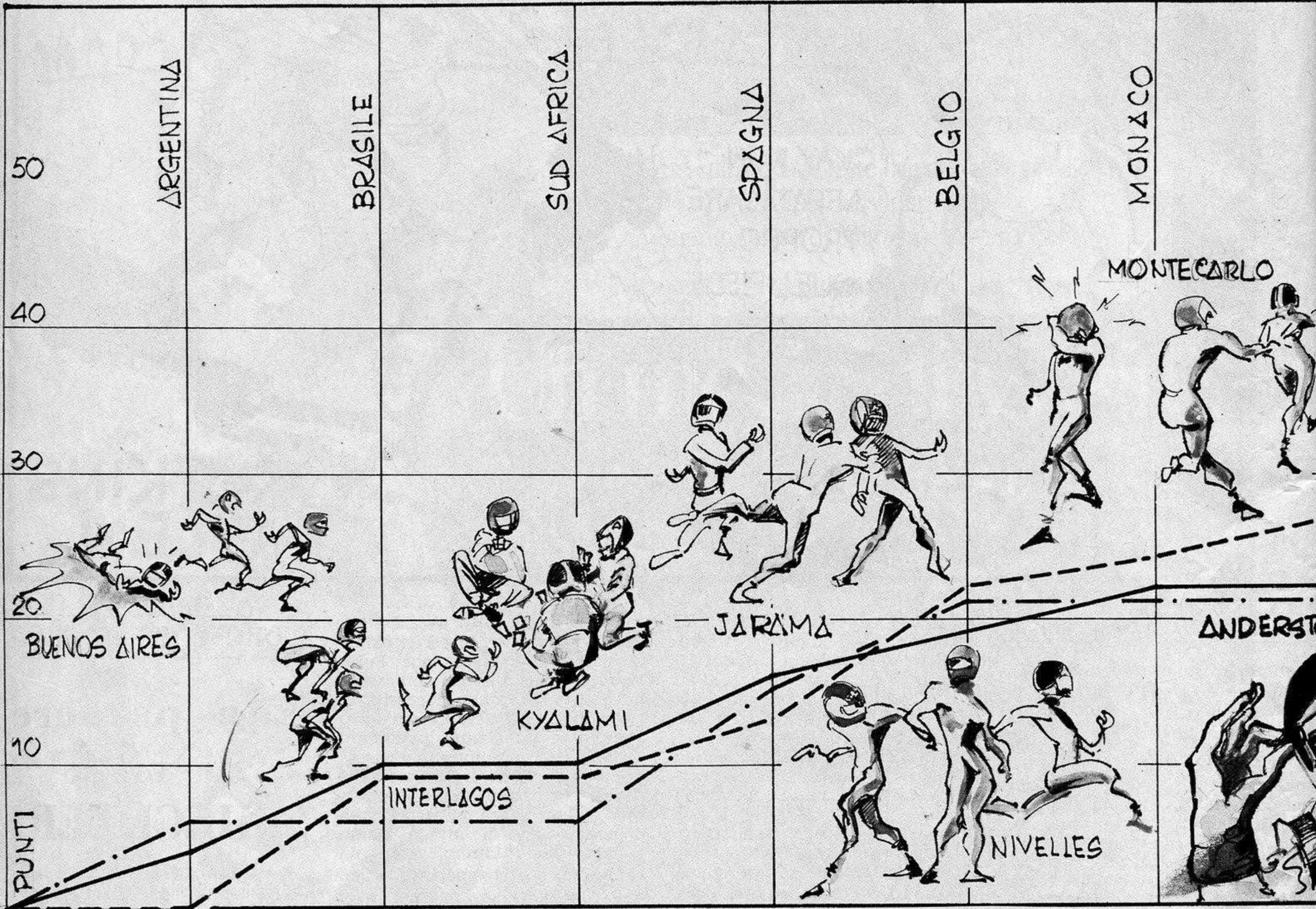
dini nel 1964 in Messico per favorire Surtees. Sempre che, beninteso, Lauda sia davanti a Regazzoni e Fittipaldi.

Tutti questi discorsi sono infatti validi a condizione che tutto vada bene e che secondo logica le Ferrari siano davanti alle McLaren. Secondo logica perché le Ferrari, se non accade nulla, hanno telai e motori ed aerodinamica superiori. A parità di macchina, infatti, intervengono le doti dei motori a far pesare la superiorità dalla parte delle macchine italiane; e Watkins Glen è circuito che, appunto, permette alla potenza di esprimersi.

Sarebbe tra l'altro bastato che anche a Mosport tutto fosse regolare, per dare modo a Regazzoni di essere nella posizione che aveva a Monza, quella di secondo dietro Lauda. A parte il suo tentativo di sorprendere anche Fittipaldi, al momento

tali da far sentire la mancanza di carburante ai bassi regimi. E lo abbiamo udito con le nostre orecchie, il «manca» della ripresa pronta.

Scheckter e Tyrrell la speranza ce l'hanno ancora. Debbono vincere, per giungere al successo, e contemporaneamente Regazzoni e Fittipaldi debbono classificarsi abbastanza male, dal quinto posto in giù. Sulla carta è difficile immaginarlo, ma la realtà potrebbe anche darci questa ultima sorpresa, in questo campionato furibondo e inverosimile. E' una possibilità che non si può scartare; proprio perché le Tyrrell, al Glen, sono sempre andate benissimo. Sarà perché il progetto è così, sarà perché a Watkins Glen ci sono tanti soldi da guadagnare che vale la pena di sistemare le macchine al meglio, il fatto è che le Tyrrell qui vanno forte. Indipen-



mente è buonissima consigliera di prudenza.

Meno «onesto», Fittipaldi, lo è stato quando ha volutamente messo l'accento sulla maggior potenza dei motori Ferrari, per spiegare l'involo di Lauda ed implicitamente valorizzare se stesso. Che i motori Ferrari siano più potenti dei Cosworth è sicuro, ma che a Mosport questa maggior potenza non abbia modo di esprimersi come in altri posti è altrettanto sicuro. A Mosport, diremmo, contano le doti dei motori, ma soprattutto quelle delle macchine. E stando ai risultati dobbiamo dire che il pizzico di maggior velocità della Ferrari di Lauda è stato dato anche dal telaio (oltre che dal piedone dell'esile austriaco). Se la McLaren Texaco-Marlboro di Fittipaldi ha potuto seguire la Ferrari di Lauda lo deve alla eccezionale adattabilità delle sue sospensioni a questo genere di circuiti medio veloci, come d'altra parte hanno sempre dimostrato le gare precedenti.

tipaldi, in questo ultimo Gran Premio. Restare davanti a Fittipaldi, comunque, è quello che Regazzoni deve assolutamente fare, in ogni caso; e stare attento a che Jody Scheckter non sia troppo avanti a loro, perché il sudafricano potrebbe trarre profitto grosso dalla troppa accesa e prudente attenzione che i due adatteranno.

Regazzoni tutte queste cose le sa benissimo. Però sa anche che non sarà da solo, a combattere la battaglia dell'ultima speranza. Sa che Lauda lo aiuterà, nei limiti della correttezza (come Lauda afferma) ma in modo efficace. Lauda è capace di andarsene ancora davanti a tutti, e naturalmente tenterà di vincere. L'allettamento del successo e quello concreto dei tantissimi dollari, sono incentivi notevoli. Tuttavia ci sarà quello dell'interesse di squadra, a prevalere, e le vicende della corsa potrebbero anche richiedere a Lauda un sacrificio grosso, del genere di quelli chiesti a Parkes a Monza nel 1966, per favorire il successo di un pilota italiano (e fu Scarfiotti) e quello chiesto a Ban-

della partenza, Regazzoni è stato bravissimo a schiacciare l'acceleratore con grande tempismo, tirandosi subito fuori dalle retrovie. Però non ha potuto fare come a Monza, cioè superare tutti e mettersi nella scia del compagno, perché aveva delle regolazioni alla carburazione che non gli permettevano di avere potenza in progressività, nelle accelerazioni in uscita di curva. La colpa è stata del tempo. Al mattino, durante le prove libere, la carburazione era stata regolata in modo «povero» al limite, per ridurre i consumi. Il ragionamento era valido: il freddo delle prime ore del mattino sarebbe stato mitigato dall'aumento normale della temperatura dato dal sole, che c'era, anche se a tratti coperto. E' invece accaduto, e nessuno se l'aspettava, che nel pomeriggio è venuta una ondata di freddo polare, proprio freddo freddo, tanto da intrizzire le dita a chi come noi stava sulla pista e doveva scrivere. Col gran freddo e quindi con la maggior densità dell'aria, le regolazioni del motore di Regazzoni sono state «povere»,

dentamente dal campionato perciò occorre tenerle presenti, ai fini della classifica della gara. Come occorrerà tenere presente le Brabham, a postissimo sui tracciati veloci e non solo rettilinei (Austria insegna), soprattutto ora che Pace si è aggiunto a Reutemann a dar ancor maggior peso a questa squadra. E come occorrerà tener presente la Hesketh di James Hunt, che l'anno scorso fece una corsa formidabile, qui, e che quest'anno ha una macchina migliorata.

Cosa volete che vi diciamo: noi a Watkins Glen ci andiamo con la speranza che il colpo vada bene, a quelli della Ferrari. Sarebbe un grande avvenimento, e non soltanto per il campionato mondiale, ma anche per il fatto che la Ferrari, qui, non è mai riuscita a vincere.

Vada come vada, comunque, vedremo una corsa favolosa, degna conclusione di una stagione favolosa. Questo 1974 ce lo ricorderemo per un pezzo.

# Nel «BALLETO» dei MERITI resta il dubbio JODY

Bene, era scritto che dovessimo aspettare l'ultima corsa di Campionato per sapere chi dovremo applaudire. Tuttavia, come vedete dalla vignetta, c'è già stato chi ha tirato le somme indipendentemente dal risultato definitivo.

Vi abbiamo ricostruito le «traiettorie» di Fittipaldi (linea tratteggiata), Regazzoni (linea continua) e Lauda (linea tratto punto), cosa che visualizza i diversi e numerosi sorpassi che i tre amiconi hanno effettuato fra di loro nell'accumulo di punti validi per il campionato.

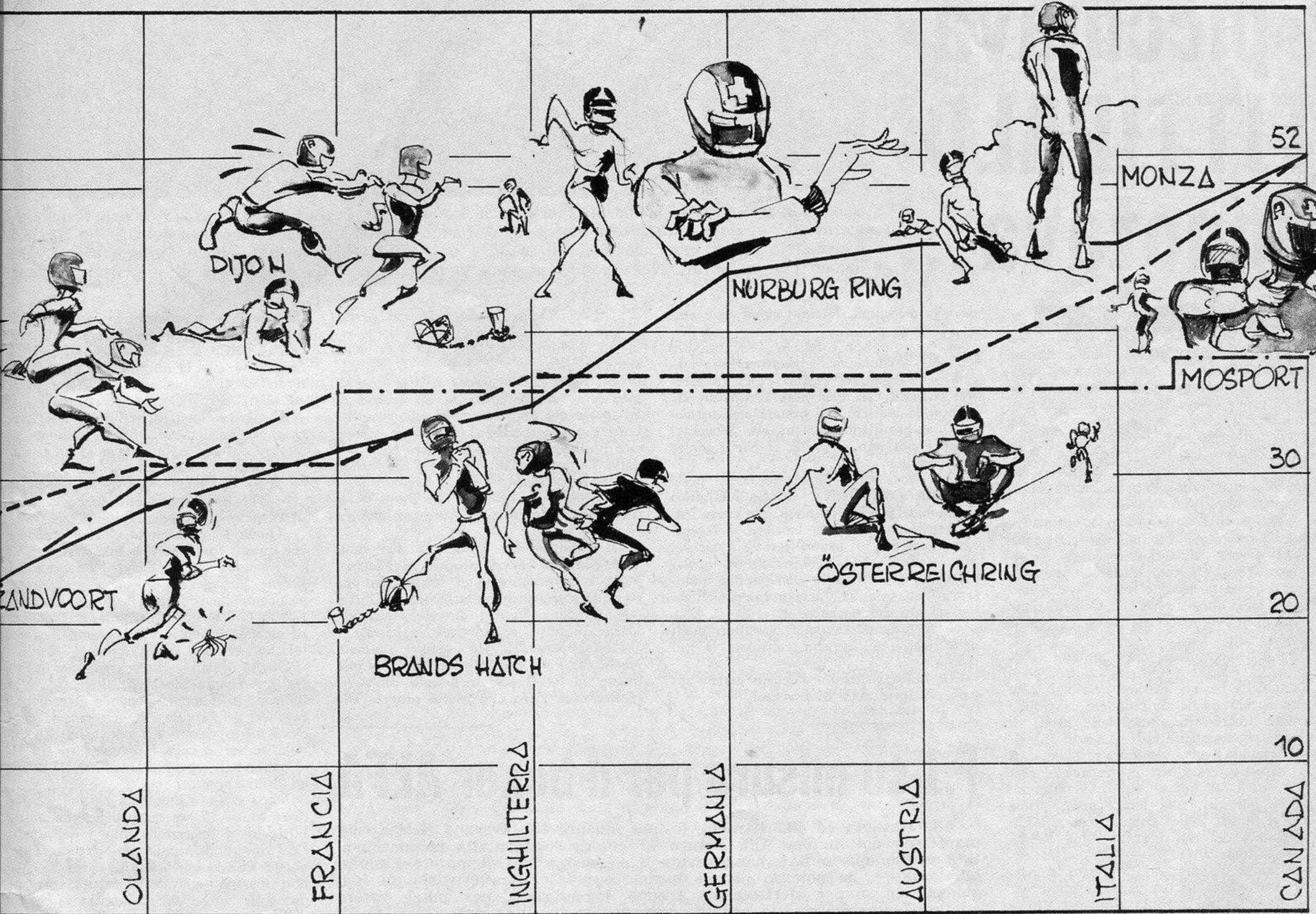
Dal grafico notiamo che Regazzoni deve il suo totale-punti alla maggiore continuità nei piazzamenti: solo in tre gare, infatti, il ticinese non ha raggruppato qualcosa, mentre un simile inconveniente è capitato cinque volte a Fittipaldi, e addirittura nove volte a Lauda. Come ricorderete, l'inizio del Mondiale Piloti vedeva una beneficiata della McLaren M23 con la vittoria di Hulme a BUENOS AIRES. Lauda invece sorprende Regazzoni.

Basta attendere il BRASILE, tuttavia, perché il primo sorpasso si verifichi proprio ai danni di Lauda, il cui motore è affetto da valvolite. Regazzoni fugge e, col suo secondo posto, passa a condurre la classifica (10 punti).

La trasferta a KYALAMI si conclude, per il nostro terzetto, in un picnic considerato che nessuno piglia punti; cosa che avviene per tutti nella gara successiva (Jarama) dove Lauda riacciuffa, o quasi, Regazzoni superando nuovamente Fittipaldi.

Le posizioni si invertono a NIVELLES, dove Fitti vince e scavalca Niki che a sua volta supera Clay. Come vedete dai disegni, la vicenda ha un po' del balletto. Finché arriva il G.P. DE MONACO, dove a un Niki Dino(com)plex(ato) fa da contrappunto un Regazzoni inseguitore.

Probabilmente occupato a guardarsi le spalle, dove Lauda decide di superare ancora Regazzoni vincendo a ZANDVOORT, Fitti non vede la buccia di



banana sulla quale finirà per scivolare a DIGIONE perdendo la testa della classifica. Entrambi i ferraristi lo saltano, inseguendosi a vicenda mentre anche per Lauda si profilano i giorni dei limoni neri.

Siamo infatti al G.P. d'INGHILTERRA e la tagliola di Brands Hatch è pronta a chiudersi sulla caviglia dell'austriaco. Fittipaldi non dà tregua e Regazzoni se lo ritrova ancora davanti, al comando della classifica.

E' il momento cruciale e la vittoria di Regazzoni al NURBURGRING coincide con zero punti segnati sia da Fitti che da Lauda; cosa che si ripeterà nella gara successiva, dove Rega aggiunge due punti al suo gruzzolo, totalizzando 46. Decisamente in fuga il ticinese rispetto agli altri due, ma seguito a soli due punti dall'outsider Scheckter, non considerato nel grafico.

Battuta d'arresto Ferrari nel « santuario » monzese dove Fitti approfitta di una perdita d'acqua o qualcosa del genere per appropinquarsi nuovamente al leader Regazzoni.

Il recupero definitivo avviene a MOSPORT dove Fitti vince ed affianca Clay a quota 52. Lauda ha ritrovato per strada due punti «inglesi» ma rimane comunque tagliato fuori dalla corsa al titolo. La bella si giocherà verosimilmente — a Watkins Glen — tra Fitti e Rega, con una possibilità anche per Jody Scheckter su Tyrrell del quale non abbiamo voluto parlare. In compenso, ci ha suggerito un titolo suggestivo.

## giannini

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

PIU' VELOCE  
PIU' ECONOMICA

# 126/800

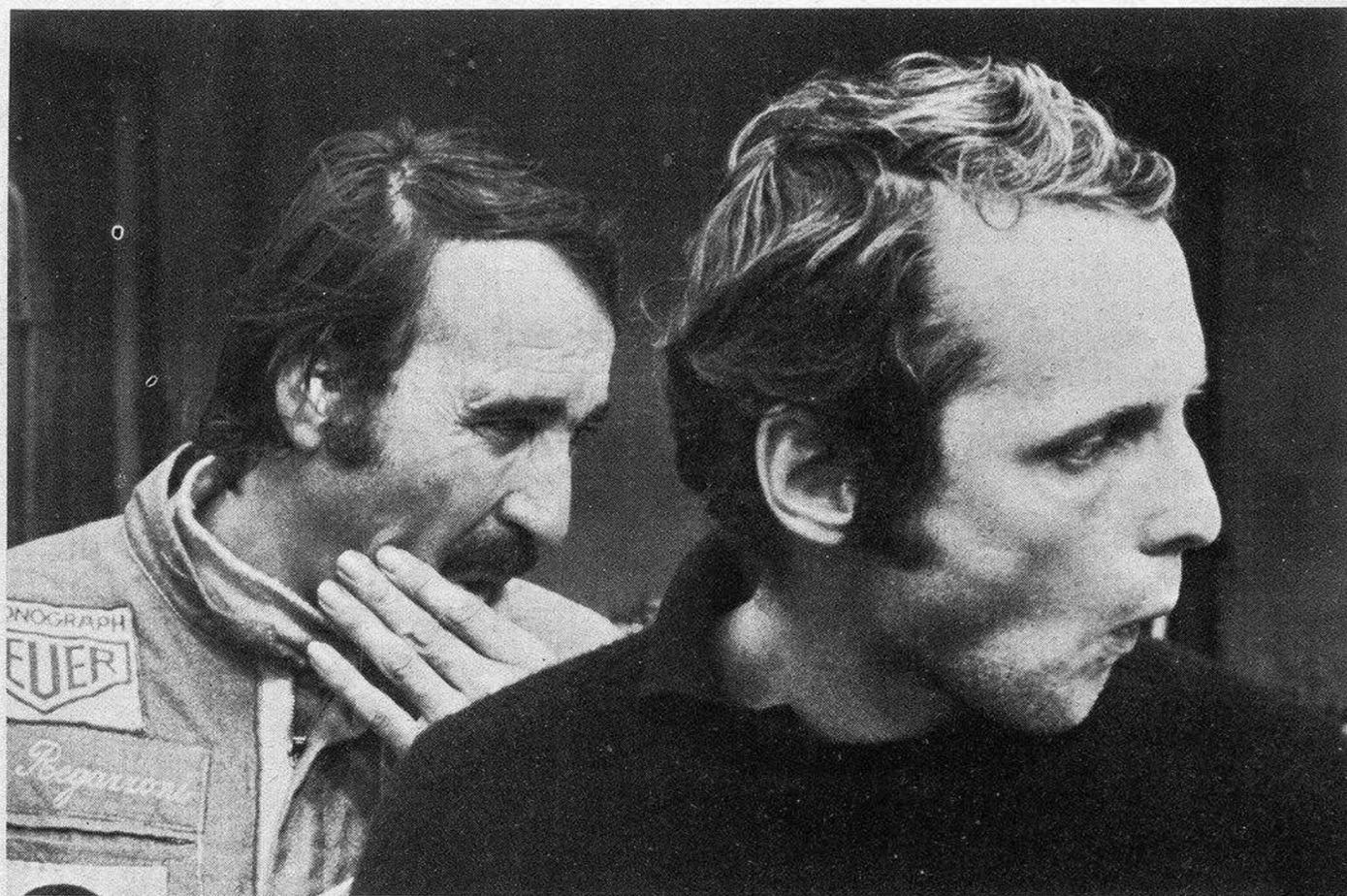
cmc

LUBRIFICANTI

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

E' cominciata subito  
al GLEN la «guerra dei  
nervi» di EMERSON

# Mentre Clay «picchiava» FITTIPALDI annotava...



Sembrano guardarsi la scena di dieci anni fa i due piloti Ferrari, Clay e Niki. Un'espressione di meraviglia mista a giustificata tensione. A fianco sfilano, nel momento chiave del G.P. del Messico e decisivo per il mondiale '64, Hill, Bandini e il rimontante Surtees. Vinse Surtees e fu l'arcobaleno per la Ferrari. Nella pagina accanto vi riproponiamo la cronaca di quel giorno di gloria

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**WATKINS GLEN** - Sul Glen è tornata la calma, che regna impressionante, quando non si sentono rombi. Sono terminate le prove libere di Formula uno, concluse con un incidente capitato a Clay Regazzoni, che, per fortuna, se l'è cavata con una leggera contusione alla caviglia sinistra, contusione che non gli impedirà di giocare l'ultima carta per la conquista del titolo iridato '74.

L'incidente è avvenuto poco prima di mezzogiorno (ore 18 italiane) di venerdì. Il giorno prima il cielo grigio, impetuoso aveva scaricato catinelle d'acqua, aveva inondato prati e pista, aveva spogliato tanti ippocastani che fiancheggiavano il circuito, coprendo il fondo di foglie rosso-ruggine.

In mattinata però, era spuntato il sole ed il cielo era tornato azzurro, ed i piloti della Ferrari avevano deciso di provare ancora prima di chiudere la pagina «prove libere» in attesa delle prove di qualificazione ufficiali di venerdì.

Regazzoni aveva compiuto vari giri, si era fermato, era ripartito, tornava al box e ripartiva. A questo punto il fattaccio. Dopo due giri, alla terza curva, prima del rettilineo delle tribune centrali, in prossimità del tornante in salita, Regazzoni affrontava la curva «lenta» in accelerazione d'uscita. Ad un tratto la macchina scivolava in derapage su foglie viscidate, saliva sul cordolo alquanto alto e con l'ondulazione, la macchina perdeva l'aderenza al suolo.

Un testa coda, un botto. La Ferrari di Regazzoni urtava con la parte frontale sinistra, la ruota anteriore s'infilava internamente e piegava la fiancata sinistra della monoscocca, con contraccolpo sul piede del ferrarista. Dall'impatto, la macchina, pur apparendo in un primo tempo riparabile, veniva accantonata e sostituita con la nuova giunta in giornata da Maranello.

Erano così due le vetture irripetibili: quella di Niki Lauda, rotta a Mosport e quella di «Rega». Per fortuna c'era il «muletto» col quale correrà domenica l'austriaco e quella tornata da Maranello (dopo l'impatto di Lauda a Mosport) verrà affidata al ticinese.

«Sono eguali in quanto a potenza e messa a punto. Nessuna variante» si garantisce nel clan ferrarista.

Regazzoni aveva girato in 1' e 42" netti ed il tempo non era trascurabile, comunque, come diceva il pilota, «quei tempi sono soltanto un puro riferimento. Ai tecnici interessava conoscere come rispon-

deva la macchina. I tempi varranno venerdì prossimo.

«Comunque non è finita» — spiega Regazzoni — «domenica vincerò. Debbo vincere per l'ingegnere Ferrari e per gli sportivi italiani. Che dica pure Fittipaldi, ma io non lo mollerò. Mi basterà arrivare davanti al brasiliano, a meno che Scheckter vinca e noi non si parta. Il che è molto improbabile».

Del circuito del Glen, Regazzoni parla in maniera superlativa. «E' tra i migliori del mondo, perché completo, con curve lente, rettilinee che ci fa lanciare. I recenti aggiornamenti lo hanno reso più sicuro, più largo. Tuttavia, ho notato in questi giorni di prove che la pista è più ondulata di un anno fa, forse a causa dell'abbassamento del terreno».

— A prescindere dalla classifica, quali delle macchine in gara consideri la più temibile?

«La Lotus va tenuta d'occhio perché appare più forte della McLaren».

## F.1 su misura per il boxer ALFA

Alla Hesketh ed alla Parnelli, le due squadre che avevano ricevuto un manichino del motore Alfa Romeo 12 cilindri orizzontali, da sperimentare su monoposto F. 1, hanno avuto le stesse reazioni. Il motore è molto allettante per la potenza di cui dispone e per le caratteristiche di funzionamento, ma è decisamente troppo ingombrante per poter essere adattato sulle monoposto attuali, costruite in funzione dei motori Ford-Cosworth. Per poterlo utilizzare, dicono, sarebbe necessario costruire un telaio differente da quelli che hanno adesso, e per il momento non se la sentono di farlo. La Hesketh perché ha già avviato la costruzione di una nuova scocca, destinata a sostituire quella attuale, e che ha le dimensioni adatte al Cosworth; la Parnelli perché la macchina appena finita e che ha esordito a Mosport è in fase di sviluppo, e non considera razionale metterla in cantiere una differente, perché potrebbe significare un ritardo nella messa a punto della macchina esistente.

Così la speranza di vedere i motori Alfa Romeo nelle gare di Formula uno stanno sfumando, pur se con molto rammarico da parte delle due squadre che avevano pensato a questa soluzione. C'è la Brabham e Frank Williams, però, che non hanno perso le speranze, ricordando l'adattamento realizzato sul McLaren col V-8 Alfa.

● Chiesto ad Andretti: qual è la miglior vettura del momento nella F. 1? «La Ferrari quest'anno ha dominato in lungo e in largo e non ci può essere nessun dubbio che è di gran lunga la migliore in campo sotto tutti gli aspetti perché, anche se non ha trionfato su tutti i circuiti definitivamente, è sempre stata la macchina da battere. Verso i ferraristi è necessario levarsi tanto di cappello. Io questo me l'aspettavo perché ho lavorato con loro e posso dire che del talento alla Ferrari ce n'è molto; più di quanto si pensi. Basta che abbiano la possibilità di metterlo in pratica».

— Il tuo amico Mario Andretti ha corso con una Parnelli Jones, Come consideri la sua performance e che puoi dire della sua macchina?

«Mi piace molto perché rifinita benissimo, come sanno fare solo gli americani. E' curata nei particolari e si richiama alla Lotus, appunto perché il progettista è Maurice Phillippe. Per la prima gara effettuata dalla Parnelli, debbo dire che ha svolto una gara positiva».

— Ammesso e concesso che Parnelli Jones ti offrisse un ingaggio, verresti in America?

«Il discorso sarà valido tra due anni. Vorrei intanto correre proprio ad Indianapolis. E' il mio sogno di sempre. Sì una stagione vorrei proprio farla qui in USA».

— Se l'ing. Ferrari dovesse ingaggiare Mario Andretti, lo preferiresti a Lauda?

«Indubbiamente. Ho sempre stimato Mario che è un grande pilota, parla la mia lingua ed ha il mio medesimo carattere, inoltre sono stato con Mario proprio alla

Ferrari. Non nascondo che una stagione con lui nella Ferrari ce la farei volentieri perché Mario è un pilota che si sacrifica facilmente, ama la macchina ed un suo "ritorno" al Cavallino sarebbe veramente favoloso».

Al Glen c'erano anche Fittipaldi e Scheckter. Il brasiliano, taciturno, sornione, osservava dal box ed annotava su un taccuino. «Pensieri personali» — mi ha detto — «cose che non voglio dimenticare».

— Forse vi ha annotato anche il nome di Clay?

«Quello l'ho cancellato a Mosport. Sento che quassù confermerò la mia classe».

Ci ricorda Cassius Clay, il calabrese del Brasile. Parla, cerca di «smontare» psicologicamente l'avversario (in questo caso Regazzoni) il quale sorride dietro i baffoni ed esclama «Sono io a chiamarmi Clay non lui. Lui, semmai sarà Frazier».

Guerra di parole che si tramuterà in battaglia rombante alle 15,20 locali (le 20,20 italiane) di domenica, quando gli scatenati cavalieri del brivido si lanceranno sul percorso misto veloce alla conquista dei 250 mila dollari in palio e di una fetta del titolo mondiale, che questa volta verrà deciso all'ultimo minuto.

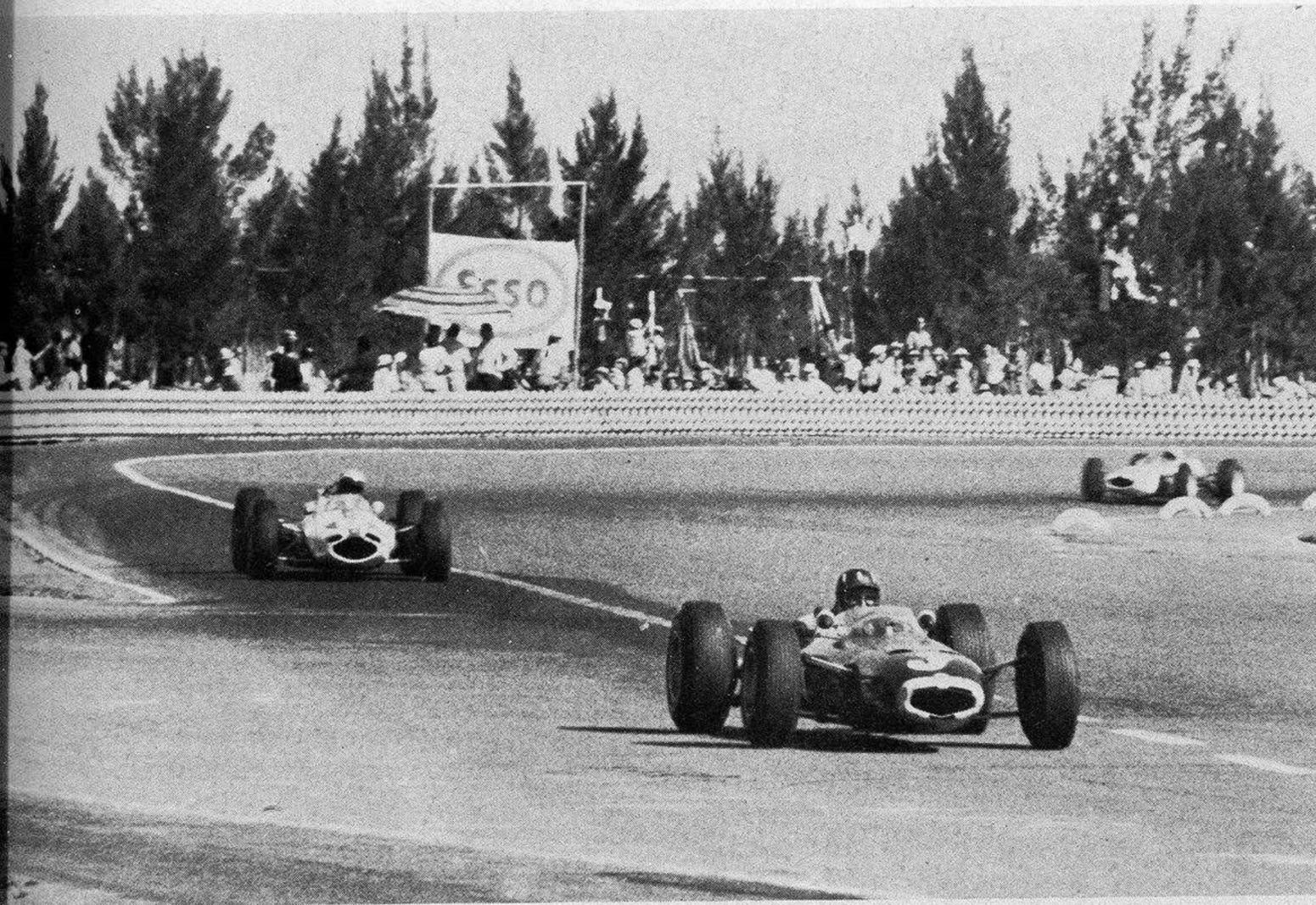
Tre sono i contendenti ufficiali. Scheckter con il 35 per cento delle possibilità, Fittipaldi e Regazzoni, col 50 per cento. Per vincere il primo, giustamente faceva notare «Rega», i primi due in classifica non dovranno arrivare né partire, cosa improbabile anche se accarezzata e cullata dalla mente fervida di Scheckter il quale potrebbe compiere vere acrobazie sul suolo americano per dimostrare ai suoi connazionali che, proprio lui, il «Rookie» della Formula 5000 è stato capace di piazzarsi in terza poltrona, dinanzi ad uno stuolo di più blasonati avversari.

«Mai come in questo caso» — afferma Jody — «il proverbio tra i due litiganti il terzo gode, s'addice al caso. Loro si azzuffano, ed io li acciuffo facilmente».

Non c'è nessuno in America che non giura sulla vittoria di Regazzoni anche perché il suo nome, in coppia col cavallino rampante, ora è idolatrato.

La stampa, pur se apertamente campanilistica, parla soltanto dello «svizzero volante». Lauda è più quieto. «Il gregario» come lo hanno battezzato qui oramai è fuori gara e la sua presenza varrà soltanto a dare coraggio al compagno di scuderia e ai dirigenti. Tuttavia, a prescindere dai casi più o meno sfortunati, ed alcuni frutto di giovanile inesperienza, Lauda negli USA si è acquistato una fama migliore di quella di Scheckter.

Lino Manocchia



CITTA' DEL MESSICO 25 NOVEMBRE 1964. Dieci anni fa la Ferrari conquistava il suo ultimo titolo mondiale piloti F. 1. Un ricorso storico incredibile si ripropone anche per le sue componenti di suspense. Ecco perché abbiamo pensato di riproporvi, immagini e cronaca di quei giorni, ricavati dai servizi di AUTOSPRINT dell'epoca. E' una testimonianza davvero eccezionale, anche perché si evidenzia come è possibile anche nelle corse auto per un pilota, se vuole, sacrificarsi « tatticamente » e permettere la vittoria del compagno. Per carità, non pensate subito al « giallo » del contatto Bandini-G. Hill, che costò al compianto Lorenzo un antipatico strascico a Kyalami con i piloti inglesi. Vogliamo riferirci al come il campione milanese riportò sotto Surtees. Quel giorno andò bene per la Ferrari: speriamo che la cabala si ripeta.

## DIECI ANNI

## DOPO

si rinnovano

suspense e

risultato ?

Quel  
mondiale

del

'64...

...Mexico City, 25 novembre 1964 - John Surtees campione del mondo!... Il G.P. del Messico ha dato a Surtees il massimo premio cui possa aspirare un pilota, compensandolo largamente di molte disavventure toccategli quest'anno. Tuttavia, se la conclusione del campionato è stata felicissima, le circostanze che l'hanno determinata non sono state altrettanto brillanti. Com'era accaduto a Watkins Glen, nel G.P. degli Stati Uniti, Surtees non ha potuto mettersi in luce neppure in questo G.P. del Messico, che pure appariva a lui favorevole. La sua vettura, infatti, nonostante lo svantaggio creato dall'altitudine, e perciò della carburazione smagrita, era in grado di contrastare validamente tutte le altre, ma John non era in forma perfetta e sono quindi occorse molte circostanze favorevoli, talune quasi miracolose, perché l'inglese potesse occupare quel secondo posto che gli ha dato il titolo per un solo punto.

Una delle... circostanze favorevoli, la più importante, si chiama Lorenzo Bandini. Bandini ha avuto un grande peso nell'economia di questa corsa bislacca, dapprima provocando involontariamente l'eliminazione di Graham Hill, poi sacrificando le sue possibilità (ed erano tante) all'interesse del compagno di squadra, dando così prova di molta disciplina, oltre che d'intelligenza per aver capito la situazione, comportandosi in modo da risolverla per il meglio.

La vittoria finale di John Surtees si chiama perciò in buona parte, Bandini. E Surtees è molto grato al milanese per quanto ha fatto.

...al primo giro Surtees è stato ritardato dal calo del motore, dovuto a cattiva alimentazione conseguente al riscaldamento delle tubazioni rimaste a lungo al sole. Bandini si accorgeva che il compagno era in difficoltà e rinunciava ad attaccare Gurney, con il preciso scopo di lasciarsi avvicinare dagli altri in modo da poter « tirare » Surtees. Giunto davanti a Graham Hill, vi rimaneva, sempre aspettando che Surtees si accodasse, ma il baffuto inglese, avendo capito tentava di andarsene e nella curva di ritorno, un vero tornante, si metteva all'esterno per superare Bandini. La manovra non riusciva e la collisione tra le due gomme mandava la BRM a sbattere con la parte posteriore contro il guard-rail. Restavano così danneggiate le estremità dei tubi di scarico e ciò rendeva necessaria una sosta ai boxes per togliere la parte ammaccata. Per Graham Hill era finita, anche se poi riprendeva la corsa.

Restava Clark che continuava la sua marcia solitaria. Surtees non ce la faceva proprio a recuperare e Bandini, rallentava ancora permettendogli di accodarsi.

Ormai si era alla fine della gara e le speranze italiane di conquistare il campionato erano dileguate. C'era da pensare al miracolo, vale a dire all'arresto di Clark oppure di Gurney in modo che Surtees diventasse secondo.

Lo hanno pensato contemporaneamente Bandini e il direttore sportivo Dragoni ed è bastato un gesto perché il milanese facesse ancora... un passo indietro. Un passo preziosissimo, perché il miracolo è avvenuto al penultimo giro, con Clark fermo per grippaggio del motore...

(da AUTOSPRINT - Novembre 1964)

# Mai vinto dalla FERRARI il G.P. USA

Il Gran Premio degli Stati Uniti si corre sul circuito di Watkins Glen dal 1961. In precedenza si era disputato nel 1960 a Riverside e nel 1959 a Sebring.

Ecco le PRESTAZIONI DELLA FERRARI dal 1961 al 1973.

1961 - 8 ottobre. La Ferrari non partecipa in seguito alla morte di Von Trips a Monza. Il G.P. è vinto da Ireland su Lotus.

1962 - 7 ottobre. Vince Clark su Lotus Climax. Anche quest'anno la Ferrari non partecipa al G.P. degli Stati Uniti.

1963 - 6 ottobre. Vince Hill su BRM. Bandini con la Ferrari si classifica al quinto posto a quattro giri dal vincitore. Surtees, con l'altra Ferrari si ritira a 28 giri dalla fine per rottura del motore, ma viene classificato ugualmente nono.

1964 - 4 ottobre. Surtees, con la Ferrari guida la corsa ma un testa-coda permette a Hill di passarlo e di portare alla vittoria la sua BRM. Surtees è secondo a 40" dal vincitore.

1965 - 3 ottobre. Tre Ferrari al via con Bandini, Rodriguez e Bondurant. La corsa è vinta ancora da Hill. Le Ferrari arrivano tutte: Bandini è quarto a 1 giro, Rodriguez quinto a 1 giro e Bondurant nono a quattro giri.

1966 - 2 ottobre. Vince Clark con la Lotus BRM. La Ferrari è presente con il solo Bandini che è costretto al ritiro per bruciatura della guarnizione della testa al 35. giro dei 108 previsti.

1967 - 1 ottobre. Potrebbe essere una vittoria con Amon che è al comando a 12 giri dalla fine quando il motore resta senz'olio ed è la fine di un sogno che sta diventando realtà. Clark va così a vincere con la sua Lotus 49 C.

1968 - 6 ottobre. Vince Stewart con la Matra-Ford. La Ferrari ha in corsa Bell ed Amon. Il primo si ritira al 5. giro per rottura del motore ed Amon al 60. giro per rottura della pompa dell'acqua.

1969 - 5 ottobre. Vince Rindt con la Lotus Ford. La Ferrari è quinta con Rodriguez che si classifica a 7 giri.

1970 - 4 ottobre. Vince Fittipaldi con la Lotus Ford 72, che copre i 108 giri in 1h57'32"79 alla media oraria di 204,048 kmh. Ickx con la Ferrari 312 P è quarto a 1 giro, dopo aver fatto segnare il miglior tempo in prova in 1'03"07. Per lui c'è la soddisfazione di aver fatto registrare il giro più veloce in gara in 1'02"74, alla media di 212,384 kmh. L'altra Ferrari, con Regazzoni, è tredicesima a 7 giri dal vincitore.

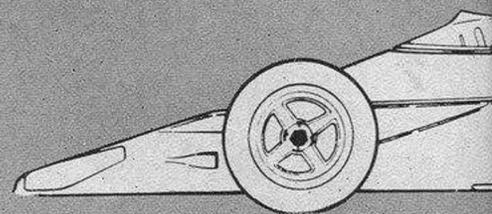
1971 - 3 ottobre. Vince Cevert con la Tyrrell-Ford. Regazzoni con la Ferrari è sesto. Fittipaldi con la Lotus 19. L'altra Ferrari, affidata a Ickx è costretta al ritiro al 49. giro. Si corre sulla distanza di 59 giri. Aveva provato anche Andretti con la Ferrari B2, facendo registrare in prova il 12. tempo, ma precedenti impegni lo costrinsero ad andare a correre a Trenton e non prender parte quindi al G.P.

1972 - 8 ottobre. Vince Stewart con la Tyrrell Ford. Tre Ferrari al via con Ickx, Regazzoni e Andretti. Il belga è quinto, Andretti sesto e Regazzoni ottavo. Fittipaldi si ritira al 14. giro per rottura dell'ammortizzatore.

1973 - 7 ottobre. Vince Peterson con la Lotus JPS. La Ferrari è presente con Merzario che si classifica 16. a 4 giri dal vincitore. Regazzoni corre con la BRM ed è ottavo mentre Fittipaldi con la Lotus JPS è sesto.

# 4 interviste parallele con i diretti protagonisti del duello

Dopo 14 tiratissime gare, il mondiale piloti 1974 si deciderà sul filo di lana, a Watkins Glen, nell'ultimo Gran Premio della stagione. Di fronte sono, a pari punti, Regazzoni e Fittipaldi, **FERRARI** e **TEXACO-MARLBORO McLAREN**. Abbiamo ritenuto interessante, alla vigilia della gara conclusiva, sentire il parere dei piloti e dei rispettivi direttori tecnici sulla vettura che hanno pilotato e progettato. E' una specie di intervista a quattro voci, ridottasi in pratica ad un monologo di ognuno dei personaggi, ai quali è stato semplicemente chiesto di parlare delle caratteristiche, dei pregi, dei difetti o dei « segreti » della loro vettura. Ed ecco quanto **FITTIPALDI**, **COPPUCK REGAZZONI** e **FORGHIERI** hanno detto delle due vetture protagoniste della volata finale.



In questi disegni, la sintesi dell'evoluzione della McLaren M23. Dalla versione 1973 (nello spaccato), si passa via alla vettura attuale attraverso una serie di modifiche che vedrete nelle pagine seguenti. In basso, il profilo della versione più recente



La **M. 23**  
vista dal  
suo pilota  
**FITTIPALDI**

# Fino al Nurburgring non mi convinceva

Per parlare della mia McLaren M23 mi viene naturale fare un paragone con la Lotus che ho guidato fino all'anno scorso, anche perché si tratta di due vetture abbastanza diverse. La differenza principale che io ho notato è che la McLaren si avvicina alla curva molto più rapidamente, ed è migliore nel tratto di frenata e nell'inserimento nella curva. Al contrario, la 72 è molto più pronta in uscita anche perché ha un miglior potere di trasmissione al terreno della potenza.

Quest'anno, alla McLaren abbiamo cercato di ovviare a questa relativa mancanza di trazione in uscita, usando la macchina senza centina a passo più corto, ed infatti era migliore in uscita ma risultava troppo « nervosa ». Non si poteva fare un unico derapage, ma tante piccole sbandate e successive correzioni. Il singolare è che con la Lotus ho perso quasi una stagione per ottenere ciò, e quest'anno con la McLaren ho cercato di evitarlo!

Anche sulla Lotus avevamo provato delle soluzioni antisquat (cioè contro l'affondare del retrotreno in accelerazione), ma mentre con la Lotus non

c'erano grandi differenze, con la McLaren si migliora la trazione in uscita di curva però in frenata risultava leggermente squilibrata. A questo punto entra in gioco il compromesso che si vuole raggiungere per ogni determinato circuito e le caratteristiche di ciascun pilota. Spesso, Hailwood aveva la vettura molto diversa dalle nostre, ed anche Hulme, una volta che provò la mia vettura, la trovò inguidabile, anche se c'erano pochissime differenze nelle regolazioni.

Nella seconda parte della stagione, abbiamo lasciato perdere le geometrie antisquat perché sono cambiate le gomme. Tutto gira attorno alle gomme, ed è più importante adattare la vettura ai pneumatici che non il contrario. Abbiamo lavorato molto con la Goodyear, e con una combinazione chassis-pneumatici-sospensioni giusta, ogni squadra può avere la supremazia. Purtroppo, si ha sempre poco tempo per trovare questa combinazione giusta, ed a volte è molto importante avere fortuna subito, nelle prove.

A Monaco, ad esempio, teoricamente avevamo preparato la macchina be-

ne, ma abbiamo cominciato le prove completamente fuori assetto ed abbiamo cambiato di continuo alla ricerca della soluzione. Solo nell'ultimo quarto d'ora di prove siamo riusciti ad inceppare una combinazione giusta, e la macchina è poi stata discreta in gara. Questa, oltre che capacità di adattamento, è anche fortuna!

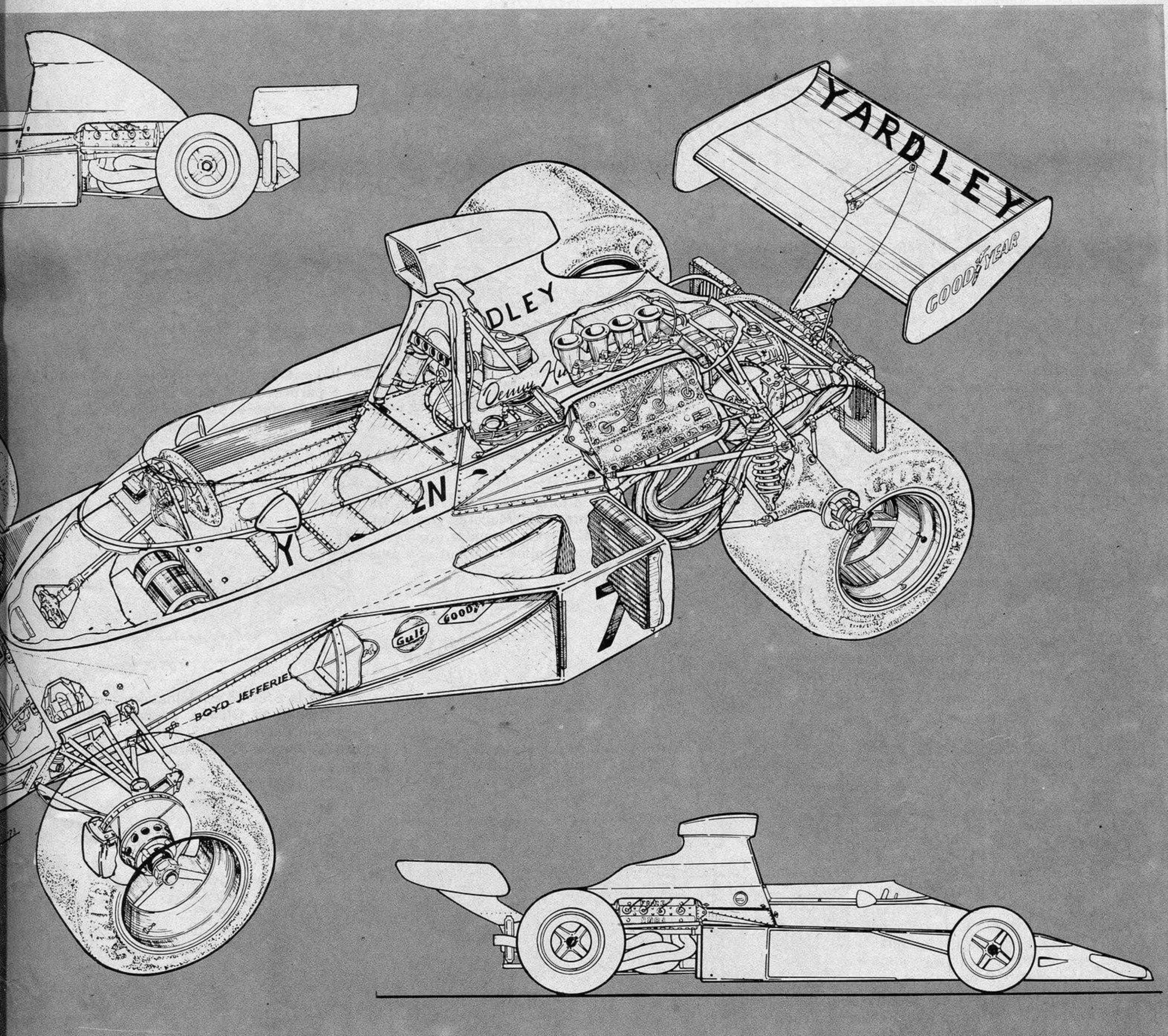
All'inizio dell'anno abbiamo usato quel musetto stretto, con un alettone più ampio e quindi maggior carico sull'avantreno, adatto alle gomme anteriori che la Goodyear aveva fino al GP di Spagna, che erano più dure ed avevano quindi meno aderenza e bisogno di un maggior carico aerodinamico per funzionare bene. Poi, sono state costruite in mescole più morbide.

La McLaren aveva qualche circuito in cui l'adattamento delle macchine era difficile, soprattutto dove ci sono ondulazioni, e le nuove sospensioni sono state disegnate da Coppuck proprio per adattarsi meglio alle nuove gomme. Le gomme dello scorso anno si adattavano meglio alle nostre

sospensioni iniziali, ammettevano una variazione di camber notevole, mentre le ultime no. Con le nuove sospensioni la M23 è più morbida, anche se è stata piuttosto problematica all'inizio.

Infatti, a Brands Hatch quando ha debuttato non era certamente a punto, troppo sensibile e non in grado di « perdonare » quando era al limite per correggere un eventuale errore. Nel primo giorno di prove horroto il supporto delle sospensioni sotto al cambio. Nel secondo giorno abbiamo dovuto ovviare con molle più dure all'eccesso di rollio anteriore. Poi c'è stato uno strano guasto: al box sembrava tutto ok, ma in pista il retrotreno sembrava si muovesse. Si è poi scoperto che si erano allentati i bulloni del supporto sotto al cambio, e ad ogni curva la convergenza delle ruote dietro cambiava!

Dopo Brands Hatch abbiamo fatto molti test per vedere quali fossero le giuste combinazioni fra pneumatici, barre antirollio ed alettoni, ma la macchina è stata perfetta solo dopo il Nurburgring.



GORDON COPPUCK  
si confessa

## Le hanno copiato le sospensioni

Quando si inizia a disegnare una nuova macchina, è molto utile avere indicazioni su ciò che era buono oppure no sul modello precedente. Per questo è indispensabile avere un pilota in cui si abbia fiducia, come è molto importante anche il contrario, ovviamente.

Però la maggior considerazione bisogna averla per i pneumatici, la cui componente è sempre più rilevante nel successo di una vettura da competizione. Inoltre è bene tener presente che la loro evoluzione è velocissima: spesso accade che si disegni una vettura per un certo tipo di gomme, e che bisogna fare un completo ristudio quando la vettura è ultimata, poiché le gomme sono cambiate!

Uno dei principi costruttivi della M 23 fu la riduzione di ogni effetto aerodinamico negativo, quindi la vettura doveva avere una buona forma esterna onde ottenere la massima ef-

ficienza degli alettoni; inoltre doveva concentrare i pesi il più possibile attorno al baricentro; infine doveva incorporare le strutture deformabili di sicurezza. Per le sospensioni, invece, abbiamo conservato quelle della M 19, giacché erano ottime.

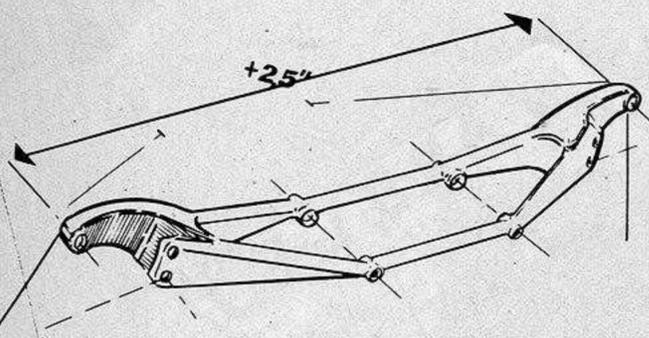
### Passo più lungo per la M. 23

Il progetto originale della M 23 non prevedeva un passo più lungo rispetto alla M 19, solo quest'anno abbiamo aumentato il passo. La sospensione anteriore è in pratica quella disegnata da Ralph Bellamy, ed ha il vantaggio di « arrestare » la vettura quando c'è un'asperità, con la sua geometria a carico progressivo. In una sospensione convenzionale, quando la vettura ricade gli ammortizzatori vanno a tampone, e quando ciò accade è

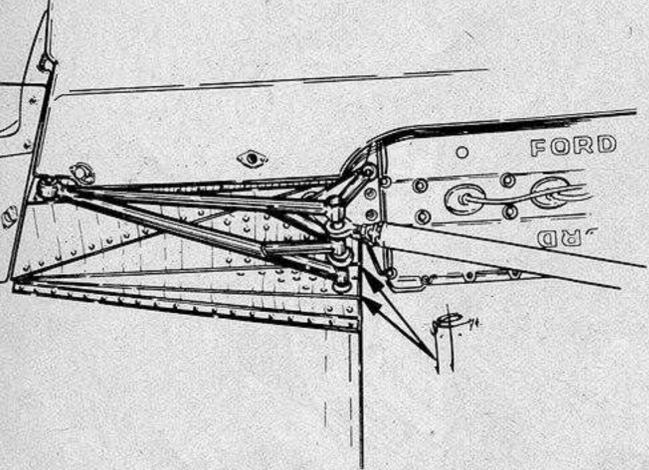
come essere senza sospensioni. Invece, questa sospensione aumenta la rigidità della molla mano a mano che aumenta la compressione, ed inoltre ha un buon effetto antidive (cioè evita l'affondamento del muso in frenata). Inoltre questo schema permette un'ottima regolazione per ogni circuito, con una svariata gamma di adattamenti, ed è per questo che anche Tyrrell e Brabham l'hanno adottato, quest'anno, anche se il sistema Brabham sembra essere più morbido e meno regolabile.

Quest'anno noi abbiamo fatto molti esperimenti antisquat (l'affondamento del retrotreno in accelerazione), ed abbiamo previsto una gran serie di ancoraggi differenti dei puntoni di reazione posteriori. Abbiamo così raccolto una buona messe di indicazioni

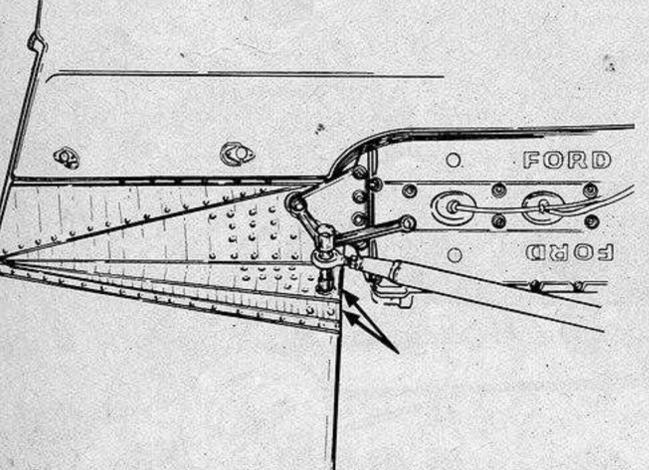
CONTINUA A PAGINA 27



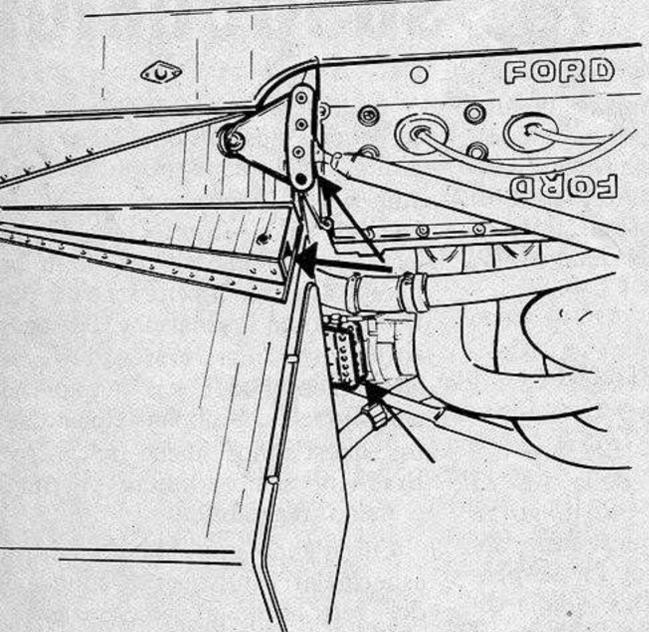
All'inizio della stagione, il traliccio che sostiene le sospensioni posteriori è ancora a traliccio. Si nota la parte aggiuntà per allargare la carreggiata posteriore di 2,5 pollici, oltre 6 cm



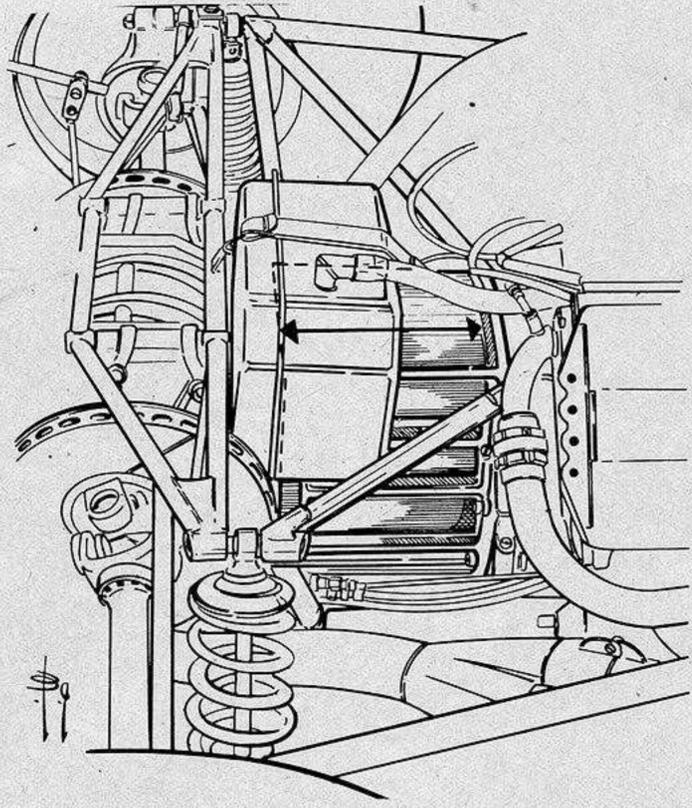
Una delle soluzioni adottate da Coppuck nel corso della stagione per variare la posizione di fulcro del puntone superiore della sospensione dietro. Questa la soluzione usata spesso da Hailwood



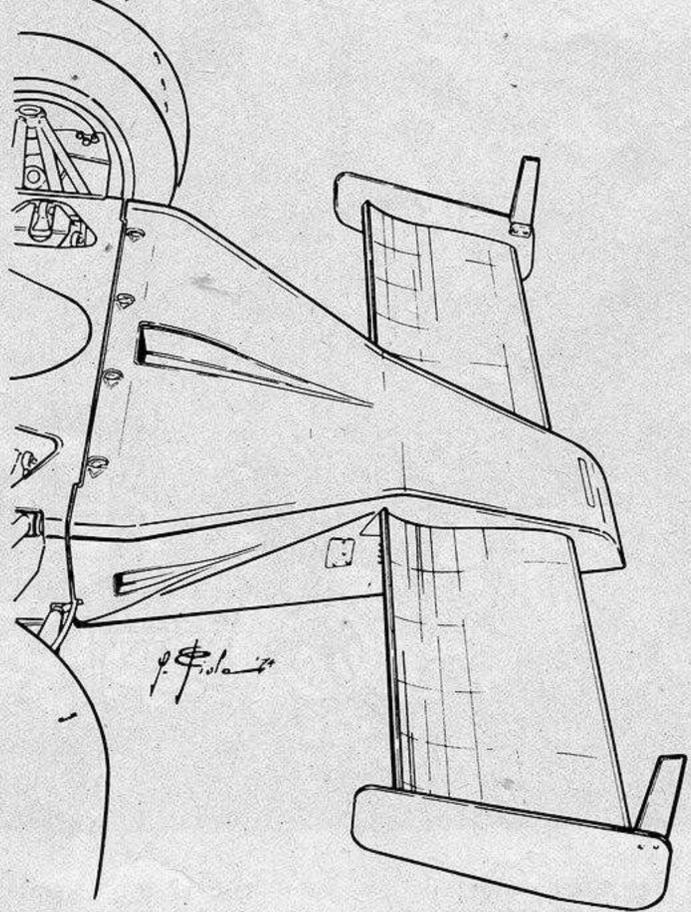
Un altro degli attacchi « antisquat » usati sulla M 23 durante l'anno. Questa è una soluzione semplificata rispetto al disegno precedente. Le frecce evidenziano la posizione degli attacchi originali



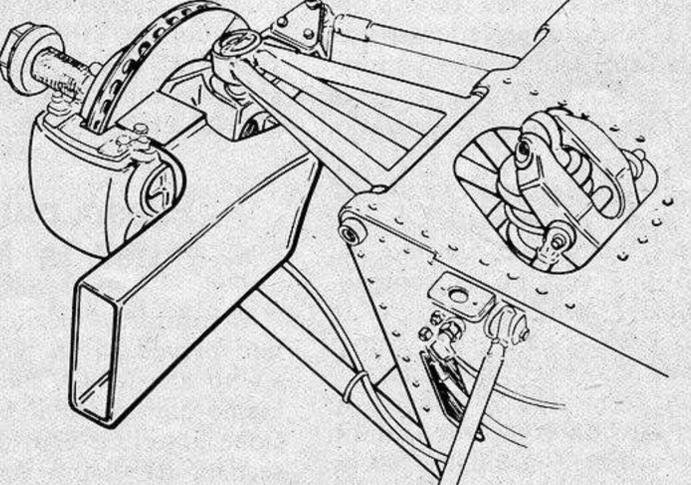
Questa è la posizione più alta del puntone, con il massimo effetto « antisquat ». In basso, si vedono i diversi attacchi del puntone inferiore, spostata in connessione con il puntone superiore



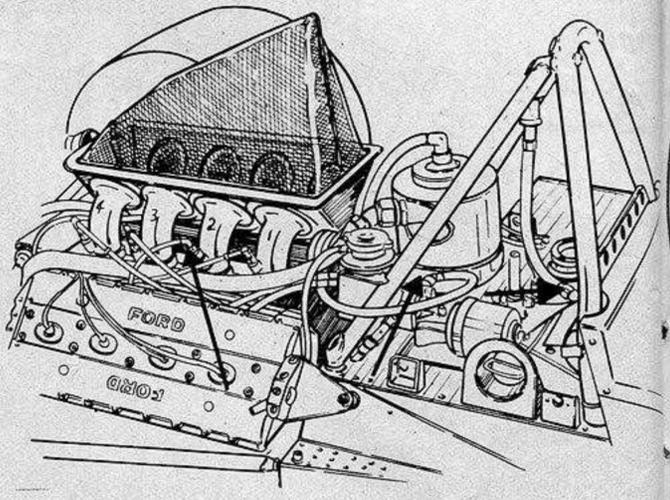
La freccia evidenzia la lunghezza della flangia fra motore e cambio usata dalla McLaren per allungare il passo della M23, onde ottenere una vettura meno nervosa e con miglior distribuzione pesi



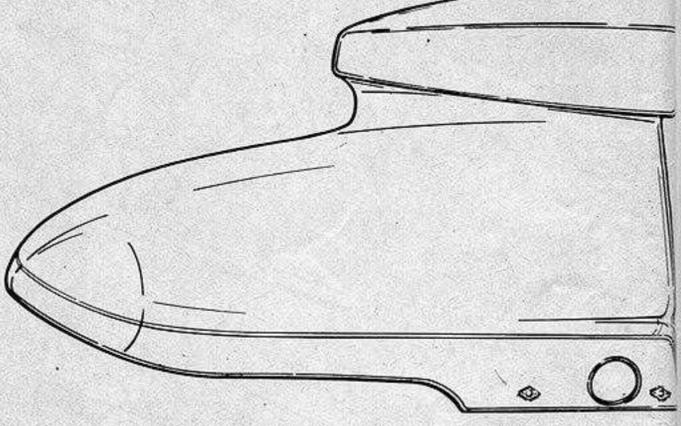
Il musetto stretto usato per la prima volta nella gara non di campionato a Brands Hatch. La maggior superficie dell'alettone aumentava il carico aerodinamico sulle ruote anteriori. Poi fu scartato



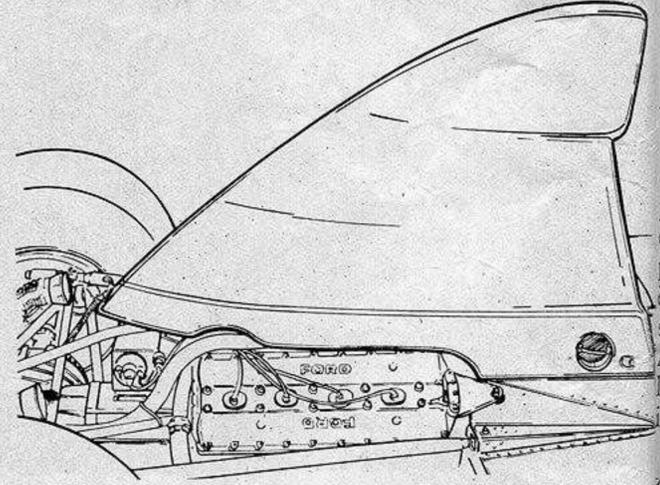
La presa d'aria dei freni anteriori maggiorata, da confrontare con quella dello spaccato nella pagina precedente. In seguito, verrà nuovamente modificata (vedere il primo disegno nella pag. 27)



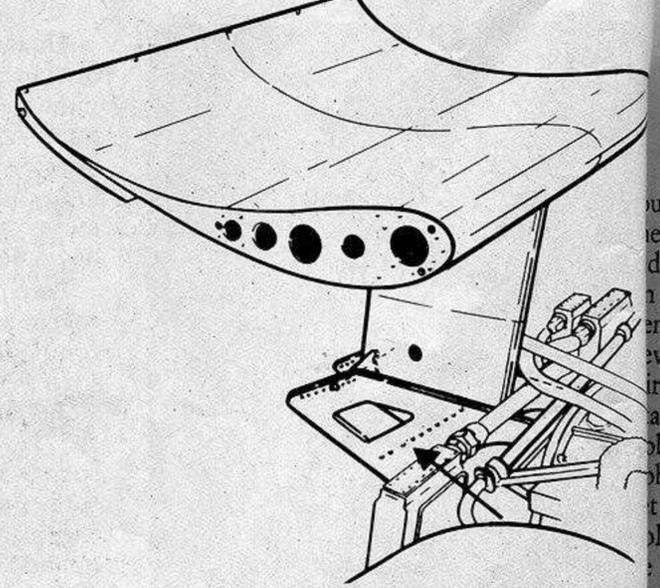
I cornetti di aspirazione modificati, utilizzati a partire dal Gran Premio d'Olanda di concerti con la nuova presa d'aria dinamica, più stretta in basso per favorire il lavoro dell'alettone



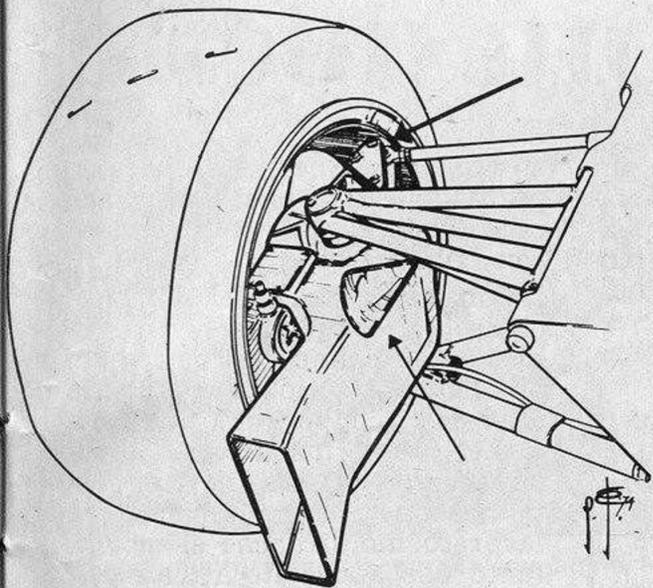
Ecco la presa d'aria dinamica modificata usata da Fittipaldi in Olanda. La parte superiore ricorda quella usata nel '73, con foro d'entrata di forma quadrangolare. La parte bassa però è più stretta



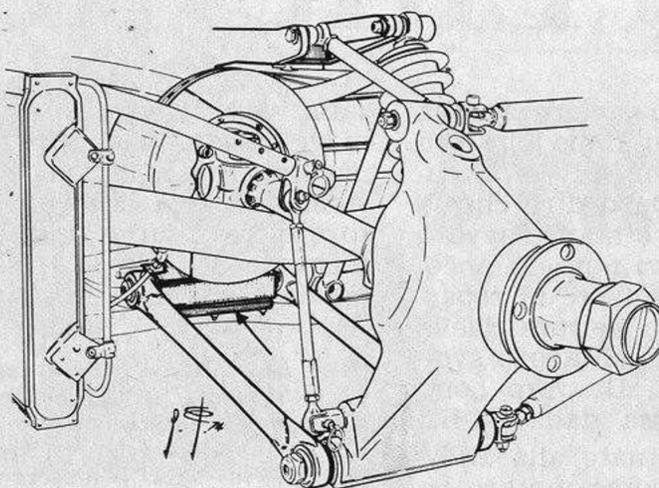
A Dijon, per il Gran Premio di Francia, ecco apparire la presa d'aria definitiva per quest'anno. Fu usata in quell'occasione solo da Fittipaldi, poi fu adottata sulle vetture di Hulme e Hailwood



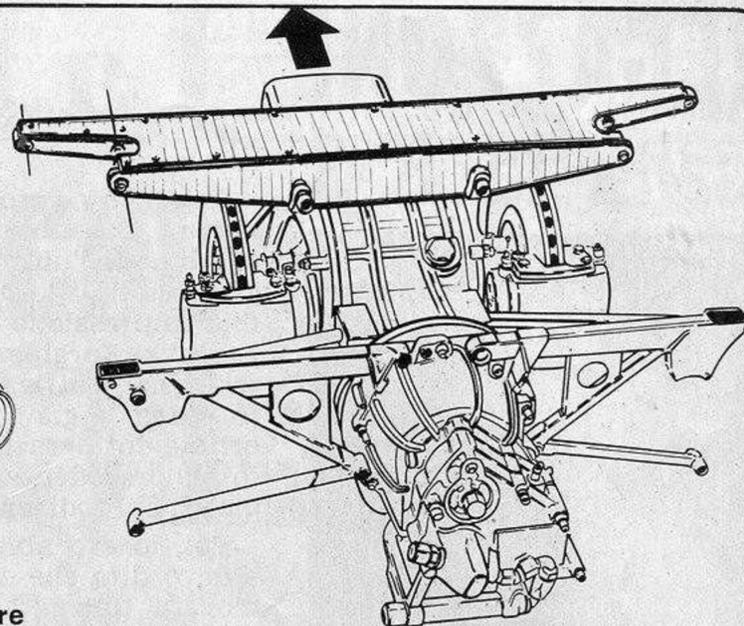
Un alettone a profilo Liebeck è stato montato anche sulle Texaco-Marlboro-McLaren, poi sulla Yardley. Venivano usati vari tipi di schermi laterali. Nuovo anche il supporto inferiore dell'alettone



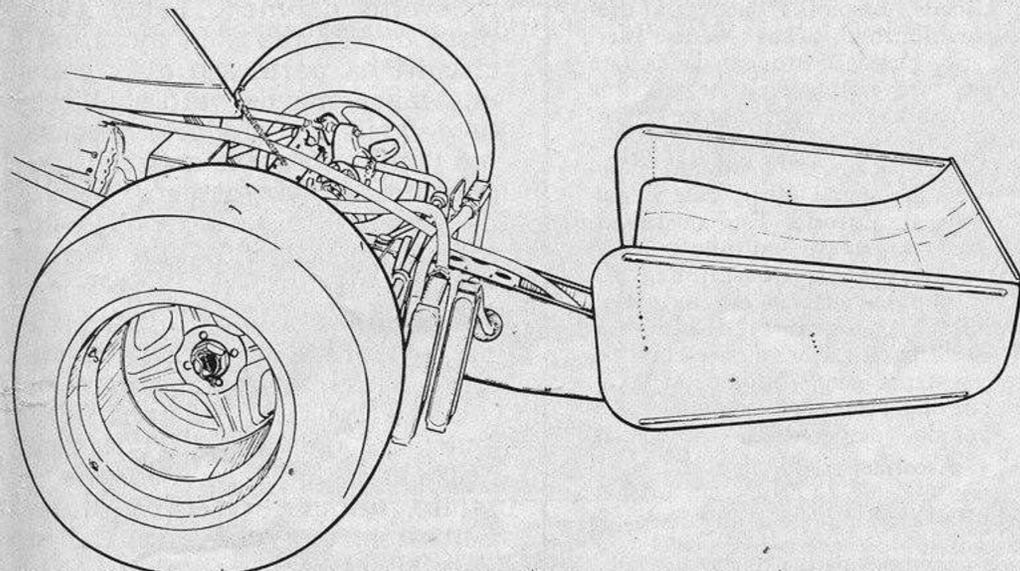
Nuova sospensione anteriore, con portamozzo più piccolo che entra nel cerchio per diminuire il valore del braccio a terra. Nuovo il tirante sterzo



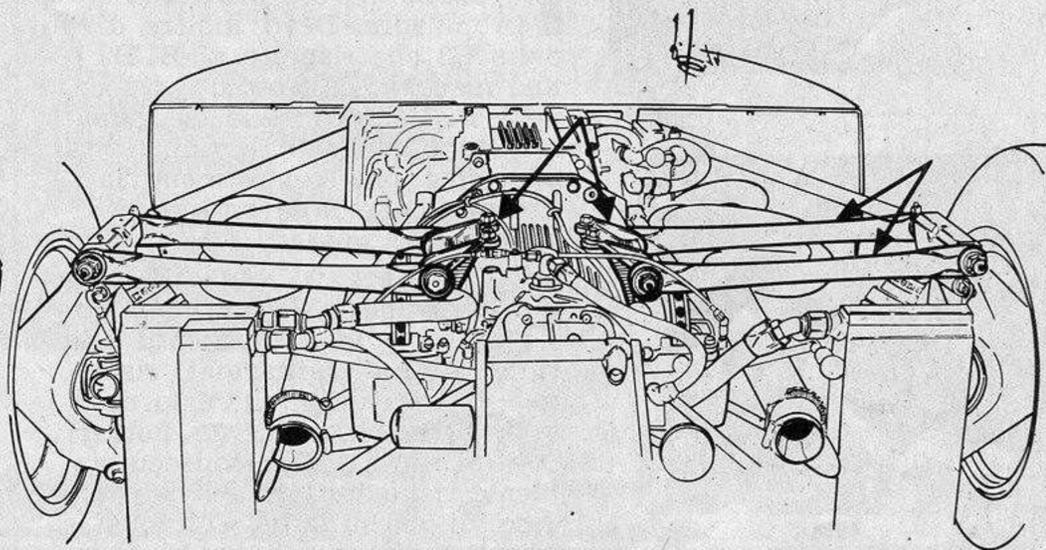
Un dettaglio della nuova sospensione posteriore a bracci paralleli. Indicato dalla freccia, il supporto inferiore bullonato che, allentandosi, ha dato tanti fastidi ad Emerson al G.P. Inghilterra



Al Nurburgring, sulla M23 è stato adottato questo supporto della sospensione posteriore, bullonato al cambio. E' ricavato da una fusione in magnesio



In Francia ed in Germania, Fittipaldi si presentò in prova con questo alettone arretratissimo, sul filo del regolamento, per studiarne l'efficienza in relazione alle turbolenze presenti in quel punto. Fu poi vietato



La nuova sospensione posteriore apparsa a Brands Hatch. Il triangolo inferiore classico è stato abbandonato in favore di un parallelogrammo, in quanto la presenza del freno a disco inboard impediva il fulcro del triangolo

#### CONTINUAZIONE DA PAG. 25

a questo proposito, anche se il più delle volte la M 23 ha corso con i puntoni in posizione originale e solo qualche volta con i puntoni ancorati più in alto, dove l'effetto antisquat è maggiore. Ma molto dipende dalla sensibilità e dalle richieste del pilota. Ad esempio, quest'anno abbiamo allargato le carreggiate posteriori dopo i test di Emerson al Ricard.

Comunque, talvolta nelle competizioni è difficile capire se una cosa rappresenta un vantaggio oggettivo, dato che sono troppi i parametri in gioco, ma è importante decidere ciò che vale la pena di sperimentare in vista del futuro.

### Per eliminare le turbolenze

Ad esempio, a Digione ed al Nurburgring abbiamo provato quell'alettone posteriore così spostato, indietro ed in basso; certamente sapevamo che in quel punto c'è un sacco di turbolenza, ma volevamo sapere se vi poteva essere un leggero guadagno, aggirando magari il regolamento. Poi è stato vietato espressamente, e non ci abbiamo più pensato. Ad ogni modo, abbiamo stabilito che così l'ala è effettivamente disturbata da troppe turbolenze. Per utilizzare meglio l'alettone abbiamo modificato la presa d'aria, modificando anche i tromboncini d'aspirazione.

Più recentemente abbiamo modificato entrambe le sospensioni, quella



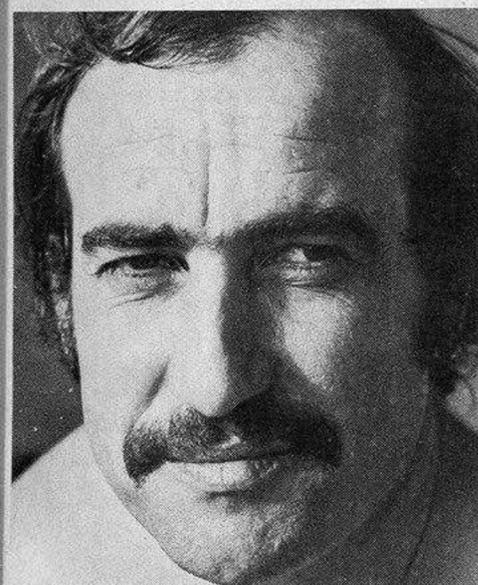
anteriore ha un portamozzo più piccolo con tutti i bracci interni al cerchione, e ciò ha comportato un tirante dello sterzo più basso.

Dietro, abbiamo modificato la geometria, sostituendo il triangolo rovescio con due bracci paralleli. La ragione principale di ciò è puramente pratica, in quanto, poiché era impossibile infulcrare il triangolo più in alto per la presenza del disco del freno. La miglior alternativa è stata questa, anche se i due bracci pesano di più del triangolo.

Circa il passo così lungo, ho preferito avere un notevole spazio fra motore e ruote posteriori (non come ha fatto Gardner con la 007, che ha il passo lungo in virtù di una scocca lunga), per quello che volevo ottenere. Con la mia soluzione, con il motore cioè piuttosto avanti, l'alettone lavora meglio e la macchina è meno brutale nei cambiamenti di assetto. La Tyrrell scarica bene la potenza in uscita di curva, noi un po' meno, ma la M23 è più veloce in frenata e nella prima parte della curva. Non bisogna dimenticare che una vettura da corsa è frutto di compromessi: dipende da cosa si vuole ottenere se si perde in qualche caso per guadagnare qualche cosa in un altro.

Fittipaldi pare molto interessato a quanto Luca di Montezemolo gli sta dicendo con l'abituale convinzione. L'arbitro della «sorte» mondiale della Ferrari era rimasto lui

# REGAZZONI esalta la B. 3



## FORGHIERI la spiega:

Dato per scontato un buon motore e un buon cambio, perché la Ferrari ha il suo buon motore e il suo buon cambio, scelte determinate dimensioni della macchina, legate anche alla necessità di trasportare un certo quantitativo di benzina, un certo quantitativo di olio, studiato l'ingombro laterale del motore ha inizio il lavoro di progetto.

Ci sono quindi delle dimensioni minime alle quali non si può sfuggire. Al di là di questi fattori, le attuali dimensioni della macchina sono nate da un insieme di esigenze; passo e carreggiata sono stati studiati in modo da ottenere una macchina particolarmente compatta attorno al baricentro, quindi con un basso momento polare d'inerzia. Inoltre alla Ferrari ci siamo sforzati per ottenere il più basso rapporto tra momento d'inerzia e passo. Insomma potere avere una vettura che avesse delle pronte «risposte», ma senza che fossero esaltate dal pilota. Questo risultato non lo si è ottenuto naturalmente solo al tavolo da disegno, ma con un lavoro di rifinitura, portato a termine grazie alla pista di Fiorano e soprattutto grazie ai nostri due piloti, Lauda e Regazzoni.

Hanno lavorato veramente molto, cercando di assuefarsi alle caratteristiche della vettura; con questo non voglio dire che la nostra macchina ha qualcosa di meglio, ha solo caratteristiche che hanno del buono e del cattivo. E' il risultato di una certa tendenza; si può dire senz'altro che la nostra macchina si adatta bene alle

# La FERRARI più docile

Ho cominciato a provare la Ferrari B3 subito dopo che era tornata dall'ultimo GP 1973, dagli Stati Uniti. Devo dire che la mia impressione è stata davvero positiva; Forghieri non era ancora tornato attivamente al reparto corse, e già la vettura aveva ottime doti, grazie al lavoro svolto in precedenza. Davvero completamente diversa dalla B1-B2.

Poi, io ero abituato alla BRM e devo dire che come motore ho trovato una grande differenza; difatti la vettura inglese come telaio, specialmente all'inizio della scorsa stagione, era veramente a posto. Il vero problema era il propulsore. Devo inoltre dire della B3 che rispetto al B1-B2 è una macchina altrettanto veloce, però molto più facile da guidare. Quindi, questa Ferrari è una macchina più docile, meno faticosa delle Ferrari che ho precedentemente guidato.

Notevole è stata la modifica apportata a questa Ferrari nella posizione di guida. Difatti noi eravamo prima svantaggiati rispetto agli avversari, all'inizio della gara. Questo perché le Ferrari consumano di più, e consecutivamente richiedono un maggior carico di carburante. Con questa nuova posizione di guida avan-

zata, si è riusciti a trovare un maggior equilibrio di pesi. Abbiamo inoltre migliorate le sospensioni, la parte anteriore: il motore offre sempre un alto rendimento e a parte il G.P. di Svezia ed i problemi avuti a Monza

• Al «quadro» già anticipato delle Squadre F. 1 '75 possiamo già apportare qualche ritocco. ICKX non ha rinnovi di contratti LOTUS in tasca (Crawford è più sicuro); MASS andrà alla McLaren-Marlboro al posto di Hulme (il cui ritiro torna ad essere sicuro).

• Watkins Glen, vigilia del G.P. Canada. Brambilla danneggia irrimediabilmente la sua March. Merzario, guarda guarda, si dà da fare per trovargli un'altra macchina (per solidarietà connazionale). Tenta con Hesketh, ma non riesce. Allora incontra il Montezemolo-Ferrari e spara: «Via, date il mulletto al Vittorio. Fate qualcosa... una tantum per un pilota italiano...». (Per la cronaca: Regazzoni non ha ancora reso indisponibile la terza vettura). Il buon Luca fa fatica a schermirsi e rifiutare, con tanta gente intorno ad ascoltare la proposta avvenuta coram populo (dei boxes)...

• Ascoltata in un bar: «La Ferrari è come l'Olanda (di calcio). Rischia di perdere il mondiale per eccesso di presunzione del suo "biondino". Lauda come Crujff...

si può dire che nella maggior parte delle altre gare disputate non abbiamo mai avuto seri inconvenienti.

Comunque attualmente la macchina sia come motore che come aerodinamica è veramente perfetta. All'inizio della stagione eravamo sì superiori come tenuta nel misto, ma in velocità pura la differenza era rilevante. Dopo la trasferta americana, si è lavorato molto anche ai motori, tanto che allo stato attuale possiamo anche risparmiare della potenza, conservando così un certo margine di sicurezza. Il lavoro svolto da me e Lauda sulla pista di Fiorano e in molti altri circuiti ha permesso di ottenere una macchina davvero equilibrata e facile da guidare. Secondo me l'unica cosa che andrebbe migliorata è l'avantreno, perché nelle curve ad ampio raggio siamo un po' inferiori alle Tyrrell, McLaren, Lotus.

Ma io credo che d'altra parte per ovviare a questo problema, necessiterebbe una maggior collaborazione da parte della Good-year; ma con tutte le macchine che usano queste coperture, è molto difficile ottenere di più dell'attenzione che i tecnici inglesi ci offrono.

# Il segreto è «CONCENTRARE»

caratteristiche delle gomme attuali e ai vari circuiti. Questo, tenendo conto, e lo sottolineo, delle gomme attuali; si può dire a questo proposito che il nostro lavoro è stato fatto soprattutto tenendo conto delle gomme che abbiamo montato durante la stagione.

## Un concentrato armonico

Dal punto di vista tecnico, abbiamo cercato di concentrare il tutto in un insieme armonico; ad esempio, i radiatori dell'acqua sono molto accostati alla carrozzeria, non è un insieme sparpagliato. Altro fattore importante, la facilità di lavoro per i meccanici, sempre costretti ad acrobazie indescrivibili. Inoltre è una vettura abbastanza sicura; nei rari incidenti che i nostri piloti hanno avuto la vettura ha dato serie garanzie. L'incidente di Lauda al Nurburgring, ad esempio, ha dimostrato come persino la posizione dei radiatori sia funzionale dal punto di vista della sicurezza. Essi hanno difatti assorbito completamente l'urto abbastanza notevole che la macchina ha subito, comportandosi quindi meglio dei tanto citati pannelli di sicurezza.

Il concetto informatore quindi, è stato quello di ottenere una macchina molto uniforme nella guida con caratteristiche di tenuta di strada molto spinte. Questo però, senza conferire alla macchina delle caratteristiche di

perdita di aderenza brusche al limite; noi abbiamo sempre cercato di ottenere queste caratteristiche anche in passato, ma purtroppo non ci siamo riusciti bene perché le gomme non si adattavano alle caratteristiche della nostra vettura, cioè non riuscivamo a trovare un assetto giusto per quelle gomme. E' un problema che ci portiamo dietro da diverso tempo; ci sono dei momenti in cui non si riesce a capire più niente, perché se una macchina entra in una determinata pista con delle gomme adatte, è facile fare l'assetto per quella determinata pista, ma se una macchina ha delle gomme schifose, delle gomme cattive insomma, il progettista comincia a toccare tutto, non sapendo il più delle volte che tutto dipende dalle gomme. Tutto si affida quindi alla fortuna, più che alla sensibilità del tecnico.

Faccio un altro esempio: ci può essere una gomma che su una macchina va bene, e su un'altra va meno bene. E qui vorrei rispondere a tutta quella gente che commenta dicendo: «Ma come è che su questa va bene e su questa no?». Guardate il caso Alfa!

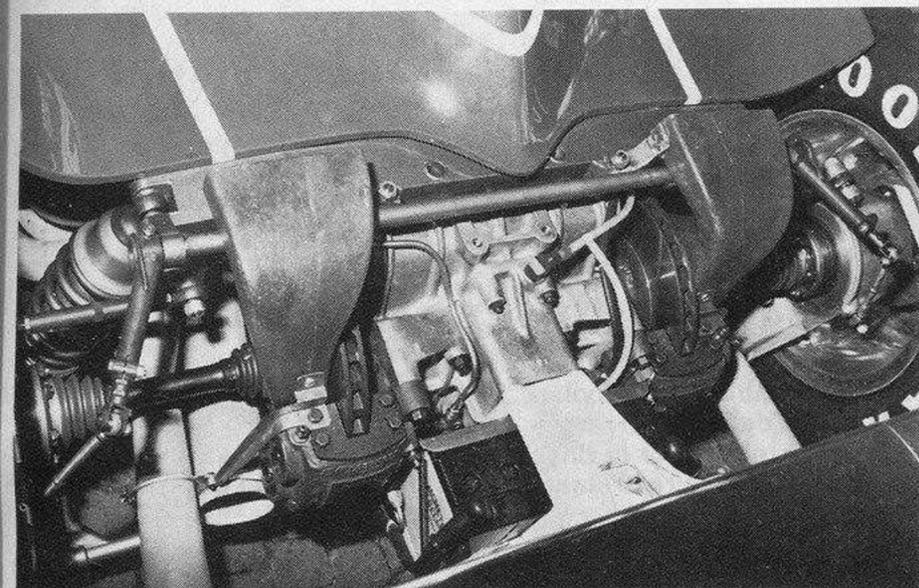
Inoltre c'è un altro fattore; ad ogni gara noi abbiamo a disposizione 100 gomme e tutti sanno che tra quelle gomme ce ne può essere una sbagliata. Guardate Digione, in quel circuito abbiamo avuto dei problemi e non solo noi, anche il secondo pilota della Tyrrell, Depailler. Ci sono quindi dei particolari treni di gomme difettosi; d'accordo, la colpa a volte può essere anche del telaio e a questo proposito

voglio dire che la pista di Fiorano ci ha permesso di ottenere grossi risultati.

C'è poco da dire; alle prove del GP non si fa la messa a punto delle vetture; la messa a punto la si fa prima, in sede di sperimentazione, con ore e ore di prove. Alla gara possiamo solo far il tempo, tempo che dipende appunto dal lavoro svolto in precedenza, a casa. Le prove sono quindi il fondamento, in modo che la macchina dia sempre il massimo di se stessa, il che non è poco. Sarà assurdo, ma noi ad esempio ci troviamo meglio in circuiti difficili che in circuiti facili; questo perché in questi ultimi il lavoro di messa a punto viene sottovalutato, e a volte ci scappa una cretinata, un piccolo particolare. D'altronde non c'è corsa, e questo lo voglio dire, in cui la macchina non abbia una grana. Tutte le macchine da corsa, di F. 1, hanno sempre qualche fastidio, perché tutto è al limite. Vince la macchina che accusa meno noie ma, ripeto, anche questa arriva al traguardo con diverse imperfezioni.

## Compromessi fra tecnici e piloti

Altro argomento importante, visto che mi è stato domandato, è quello dei piloti. Noi verso i piloti abbiamo una politica tutta particolare. All'inizio sono loro che si devono adattare alle caratteristiche della macchina; nel caso della Ferrari, alle caratteristiche

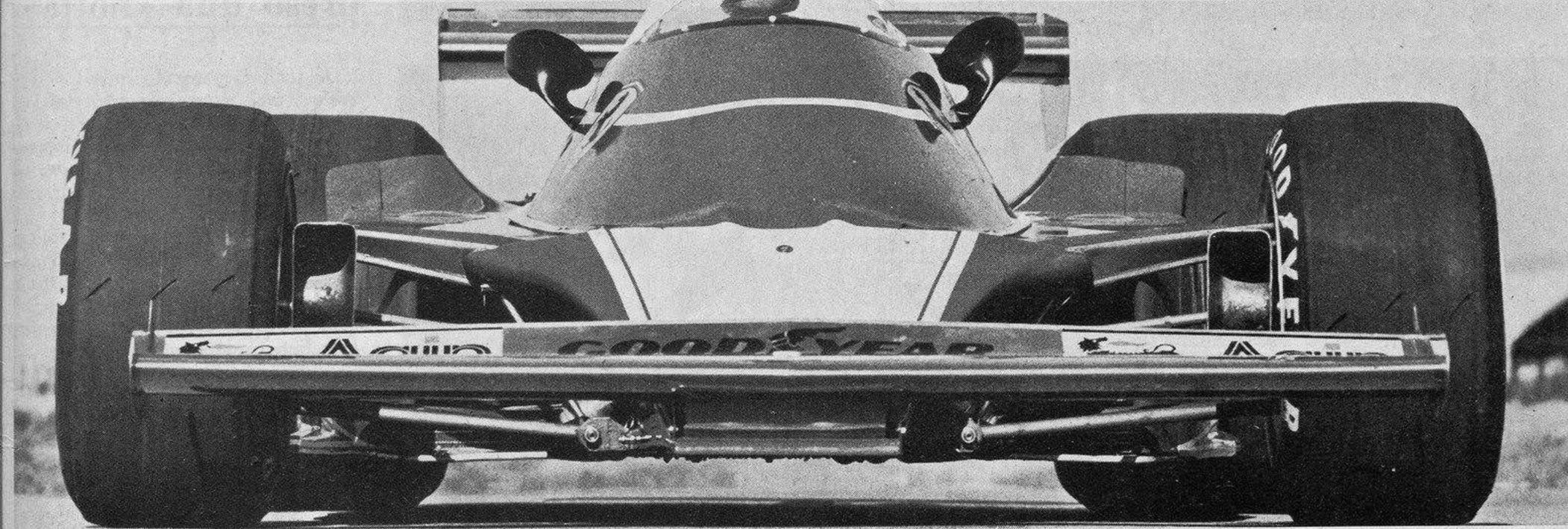


Sopra, molto chiara in questa immagine presa dall'alto, la grande e principale innovazione della Ferrari 312 T, la sistemazione del gruppo differenziale-cambio in posizione trasversale. La monoposto ne risulta sensibilmente accorciata, mentre la linea della parte anteriore non ha subito cambiamenti di grande rilievo (sotto) (ATTUALFOTO)

*Presentata in gran fretta a MODENA  
(forse dopo certi «dubbi» di Autosprint?)*

# PERCHÈ si chiama 312 T

MODENA - Francamente non l'abbiamo capita bene, la presentazione della monoposto Ferrari 312 T nelle circostanze in cui è avvenuta (della conferenza stampa vera e propria leggete appresso n.d.r.). Fretta di farlo non avrebbe dovuta essercene. Per quanto la nostra semplice mente possa concepire: se vi sono state ragioni che ora ci sfuggono... le capiremo poi. Comunque è fatto avvenuto pur se soltanto parzialmente, perché la macchina l'abbiamo vista



del motore e del telaio. Poi col tempo, quando avranno conosciuto bene la macchina, ascolteremo i loro consigli, ma non sarà mai un cambiamento radicale, bensì un lavoro di messa a punto. In fase di progettazione ci sono delle cose oggettive che bisogna rispettare, basate su dati statistici. Il giudizio del pilota è tutto particolare, bisogna cercare di trovare dei compromessi, a volte l'impressione può essere falsata dalle condizioni della pista.

Quest'inverno noi abbiamo lavorato, soprattutto in relazione alle condizioni delle gomme. Le modifiche più visibili le avrete notate; aerodinamica, concentrazione dei gruppi meccanici, conferimento alla macchina di una certa flessibilità da circuito a circuito, in definitiva. Inoltre ci siamo avvicinati ai limiti di peso senza perdere le caratteristiche di affidabilità della vettura. E' stato quindi tutto un lavoro di limatura, grosso modo. Abbiamo lavorato molto sulle sospensioni, semplificandole, in modo di riuscire a trovare gli eventuali difetti più facilmente.

Calcolo, prova, e se necessità, di nuovo calcolo; questa è la regola da seguire, secondo me. Ad esempio, una macchina a volte non va per un solo particolare, a volte per diversi particolari; la Lotus JPS 9, è una macchina molto positiva potenzialmente, tanto per fare un esempio, solo che secondo me hanno voluto cambiare troppi particolari in una volta. Per carità, non voglio fare la critica a nessuno, ma secondo me la strada della speri-

mentazione è composta da vari binari, che vanno presi uno alla volta.

Ora presentiamo la macchina nuova; è una macchina sperimentale, che non sappiamo quali risultati darà, ma che dovrebbe essere positiva visto che raccoglierà le esperienze dell'ultima e anche della precedente Ferrari. E' una macchina molto nuova, ma non esteriormente; mi si domanda del telaio. A proposito di questo vorrei dire che è ora di smetterla con quelle inutili polemiche sul telaio tubolare o monoscocca. Ognuno ha i suoi pregi, uno è più funzionale, l'altro è più finito, ma ripeto, secondo me nessuno dei due è superiore all'altro. Io scelgo un telaio quando vedo che questo mi dà delle garanzie di rigidità buone. Abbiamo dimostrato addirittura che il nostro telaio tubolare è più robusto di quello inglese.

## Un telaio modificato

A parte il fatto che il nostro telaio non è mai stato tubolare. E' un telaio del tutto particolare, che permette delle modifiche che con quello inglese non sono possibili se non con speciali attrezzature. Ripeto, quest'anno abbiamo ancora il telaio monoscocca, ma il successo della vettura dipende da tutto, da tutto un lavoro di messa a punto. Insomma, la riuscita di una vettura dipende da infiniti fattori; motore, telaio, piloti, organizzazione e cosa molto importante come già detto, gomme. E' tutto un insieme di

cose; anche il rapporto tra i tecnici è molto importante, non bisogna contraddirsi a vicenda. Solo così si possono ottenere i migliori risultati.

Una critica che ci è stata fatta anni fa con la B.2 diceva che aveva i serbatoi olio troppi alti; oggi molte macchine hanno i serbatoi olio più alti della B. 2 e sono velocissime. Non bisogna quindi ragionare con assoluta certezza, è tutto un insieme di cose. La nostra macchina quest'anno si guida molto facilmente, è molto diversa dalle altre; non è come la Lotus 72 ad esempio che, appena nata, aveva sì caratteristiche molto avanzate, ma necessitava di una guida tutta particolare, che solo un campione può avere.

Noi siamo riusciti ad ottenere una incidenza sul retrotreno superiore a quella delle altre vetture. Guardate nei circuiti misti o con la pioggia, come si adatta bene la nostra macchina. Per quello che riguarda gli alettoni, certo, noi ne sperimentiamo continuamente anche con l'aiuto di esperti aeronautici. Proviamo, riproviamo, perché non tutti i circuiti hanno le stesse caratteristiche. Il nostro è un continuo lavoro di sperimentazione, che richiede pazienza da parte di tutti coloro che sono coinvolti nello sviluppo di una monoposto di F. 1.

nella penombra della pergola molto ombreggiata di un ristorante modenese e tutta avviluppata nella sua nuova carrozzeria che cela quasi totalmente la sostanza meccanica della macchina. Per vederne le cose davvero importanti dovremo quindi aspettare che si presenti l'occasione di qualche prova, se non di quella dell'esordio in gara.

Occasioni, che daranno a noi, ma soprattutto agli uomini della Ferrari che hanno fatto questa macchina, il modo effettivo di confronto, la possibilità di verifica della effettiva superiorità di questa 312T (perché poi non l'hanno chiamata BT non sappiamo), sulla 312 B3 attuale.

Per ora limitiamoci a constatare quello che è possibile controllare visivamente. Dicendo subito che è già parecchio, ed apparentemente molto buono. La linea esterna, innanzi tutto. Una estrema pulizia dell'insieme, con soluzioni aerodinamiche che sono esteticamente piacevoli e che denunciano un notevole lavoro di sperimentazione pratica al tunnel del vento. Persino con qualche civetteria stilistica fine a se stessa.

La carrozzeria avvolge tutte le parti meccaniche, provocando appunto quella «pulizia» di cui vi abbiamo parlato. Ovviamente l'assenza di meccanica visibile, soprattutto posteriormente, è dovuta alla innovativa soluzione del cambio-differenziale in blocco, con motore posto trasversalmente, cioè alla eliminazione delle appendici abituali dietro l'asse delle ruote posteriori.

**Franco Lini**

Le 4 interviste parallele  
sono a cura di  
**GIORGIO PIOLA**

CONTINUA A PAGINA 30

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

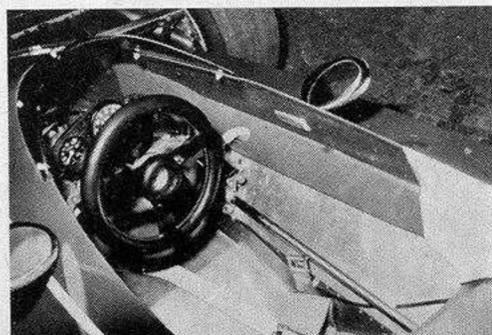
Tuttavia non è soltanto il cambio-differenziale trasversale (che è la spiegazione di quel T aggiunto alla cifra 312) ad aver pulito la parte posteriore della macchina ma anche lo spostamento in avanti di altri organi, ad esempio i radiatori dell'olio.

Alla risultanza estetica, piacevole, tutto questo aggiunge però un importante effettivo miglioramento funzionale. I tecnici della Ferrari non si sono infatti preoccupati di fare una macchina «bella», ma soprattutto di ottenere un mezzo che avesse delle caratteristiche meccanico-dinamiche ben definibili e che in ultima analisi sono state lo scopo della ricerca progettuale che ha portato al risultato concreto ora visibile. Infatti i progettisti hanno voluto spingere più lontano quel lavoro di accentramento dei pesi tra i due assi che già era stato iniziato con la attuale B3, e che è stato evidentemente positivo, per la risultante dei pesi il più possibile in basso.

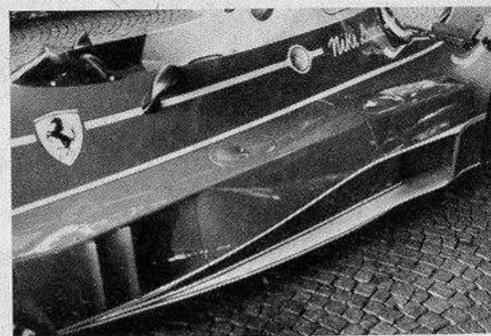
Ovvio che occorra attendere i ri-

### L'identi-kit della 312-T

Motore posteriore; combustibile benzina super Agip 98/100; numero tempi 4; numero cilindri 12 a 180°; numero valvole 48; alesaggio e corsa mm. 80 x 49,6; cilindrata cc 2991,8; rapporto compressione 11,5:1; giri a potenza massima 12.200; potenza massima CV 495; alimentazione iniezione indiretta Lucas; candele Champion Ø 10 mm; accensione spinterogeno, bobina Marelli e Dinoplex - Trazione posteriore; comando del cambio meccanico; numero marce 5 + R.M.; freni sulle 4 ruote a disco - Cambio e differenziale trasversale in blocco unico - Sospensioni a 4 ruote indipendenti - Carreggiata ant. mm 1510; carreggiata post. mm 1530; lunghezza mm 4143; larghezza mm 2030; altezza mm 1275; passo mm 2518; peso con acqua e olio kg 575 - Ruote scomponibili in lega leggera - Pneumatici Goodyear.



Sopra, non è cambiato particolarmente l'abitacolo della 312 T, mentre, sotto, è stata migliorata la linea laterale ora ancora più rastremata



Il segreto della nuova 312 T è di aver «concentrato» (con il gruppo cambio in trasversale) 68 chili di peso, prima debordanti solo sul posteriore. In effetti la 312 T è più corta di 19 centimetri della B3 (ma il passo è più lungo di 1 centimetro). Quella presentata a Modena è la prima costruita, spiritosamente «double face». Portava infatti nei fianchi i due diversi numeri e nomi dei (confermati) piloti ferraristi. Da questo punto di vista stonava un po' la striscia tricolore che spiccava sull'aer-scope tutto bianco. Se infatti questa nuova originale caratterizzazione estetica della presa d'aria ha anche funzione di identificazione a distanza del pilota che guida la vettura, sarebbe più giusto che il fregio diventasse piuttosto quello effettivo nazionale dei due piloti stranieri del «cavallino» visto che di italiani nemmeno la 312 T ne avrà in abitacolo (ATTUALIFOTO)

sultati delle prime prove per vedere se e quanto le nuove soluzioni avranno incrementato le prestazioni delle macchine attuali. Poiché l'inizio dei collaudi è già stato fissato al 10 ottobre, sapremo presto anche queste cose.

I risultati saranno infatti condizionati anche dalle sospensioni, ed abbiamo intravisto, su questa 312 T delle novità rilevanti, almeno nella parte anteriore. Intraviste, perché non sono state scoperte totalmente, ma abbastanza da rilevare dei bracci superiori a bilanciamento molto lunghi, con una disposizione degli ammortizzatori che ci fa tornare in mente pur se è diversa, quella adottata nella prima versione della 312 B2, la macchina che non ebbe molta fortuna. Bracci lunghi anche nel triangolo inferiore, con fulcrature molto vicine all'asse longitudinale della macchina. Ne dovrebbero derivare scuotimenti ampi, pur se è pensabile che il tutto sia stato calcolato in modo da avere controforze ammorbidenti. Vedremo.

Dietro, dal pochissimo che si è potuto vedere, dovrebbero essere state adottate le soluzioni conosciute. Di rilevante c'è la disposizione dei radiatori olio ed acqua. Ora sono tutti sui fianchi della macchina, due avanti e due dietro. E in funzione di questa disposizione è stata

creata la forma nuova della carenatura laterale, con una spezzatura centrale, ad andamento sinuoso, che permette l'evacuazione dell'aria calda proveniente dai radiatori anteriori dirigendola verso l'alto, e la immissione di aria fresca ai radiatori posteriori attraverso una convogliazione inferiore separata da quella superiore mediante una adeguata profilatura.

La preoccupazione di porre l'alettoni posteriori in condizioni di ricevere il maggior possibile flusso di aria «calma», in modo da funzionare in condizioni ideali o quasi, è evidente nella sagomatura della parte orizzontale superiore della carrozzeria, nella quale si è cercato di eliminare tutte le possibili cause di turbolenze, come si è cercato di fare anche nella parte avvolgente l'abitacolo e nella cupolatura della presa d'aria per il motore. Per quanto riguarda gli alettoni sono adottate le soluzioni già in uso sulla B3, con qualche modifica, ma è possibile che in futuro si assista a ulteriori evoluzioni.

Resta da dire del motore, e della trasmissione. Il motore, che probabilmente è uguale a quello che viene utilizzato già adesso da Regazzoni e Lauda, è stato modificato in funzione sia dell'ottenere maggior coppia motrice con maggiore pro-

gressività, per un più largo arco nel diagramma dei regimi, pur conservando una elevata potenza massima. Nella ricerca di questi risultati i tecnici della Ferrari sono approdati anche ad un altro traguardo importantissimo, riuscendo a conservare le potenze massime (molto alte) con una sensibile riduzione del regime massimo di rotazione. Il che si tradurrà naturalmente in minori possibilità di rotture da fatica. I risultati finora ottenuti sono notevoli, ma Ferrari lascia capire che altri sono attesi, il che potrebbe significare che in via sperimentale sono già stati ottenuti. Importante è il fatto che sono stati ridotti i consumi, eliminando in parte uno degli svantaggi che le Ferrari avevano.

Per il gruppo cambio-differenziale, novità importante di questa macchina, è chiaro che ci deve essere un accoppiamento conico tra motore e trasmissione. Per il resto non sappiamo come sia fatto, anche se possiamo intuirlo. Probabile che le esperienze compiute dalle Dino Ferrari di serie siano state alla base della progettazione.

Vedremo questa macchina solo quando la 312 B3 sarà «superata», ha detto Ferrari. Dal come vanno le cose ciò significa abbastanza tardi.

f. l.

L'euforico appuntamento-lampo modenese (per i programmi 1975) guastato (sul filo del fuso orario) dalla suspense per l'allarmante telefonata dal Glen: **REGAZZONI** ha preso una «botta»!

Da un'ora e mezza venerdì 27 settembre, nel ristorante sotto casa del «Drake» a Modena, si era concluso il rendez vous stampa-lampo «sui programmi '75 della Ferrari», quando una concitata telefonata dell'ingegner «Jacky» Caliri dal Glen Motor Inn, a metà strada tra la pista di Watkins ed Elmira, portò personalmente all'ingegner Ferrari la notizia dell'impatto contro un guard-rail di Clay Regazzoni nelle prove di aggiornamento iniziate dalla Ferrari sulla pista americana con un giorno di ritardo. «Clay è saltato fuori dalla macchina, che appare già a prima vista inutilizzabile, ma accusa un dolore forte al piede sinistro. Non può tenerlo per terra. Ora è in ospedale per il controllo. C'è da temere che lo ingessino...»

Erano le 17,30 a Modena (le 11,30 negli USA) e se la malanueva, siglata persino dalla cabala del numero tanto poco simpatico, non bloccò la digestione del Vecchio, fu solo perché — come sta ben attento da un paio di anni — il suo pranzo era stato appena un assaggio di quello succulento offerto alla ventina di giornalisti che aveva deciso in fretta e furia di convocare (Qualcuno — dei giornali Fiat — lo si era fatto rientrare persino con un ponte aereo speciale d'oltre Atlantico mentre era già in trasferimento da Mosport al Glen). E dire che appena il 17 settembre, esplicito, aveva annunciato: solo il 7 ottobre, dopo la corsa degli USA, decideremo i programmi 1975.

Era stata una conferenza-stampa tipo Anni Ruggenti; condotta con una risfoderata verve che mostrava la carica giovanile della quercia 76enne made in Maranello, che non ha perso nemmeno la dosata ricercatezza nel vestire. Anche se capivi che tanta fretta era nata magari dalla voglia di tagliare corto subito a affiorate possibilità di dubbi sugli appoggi del socio FIAT, in caso di mancato laticlavio mondiale al Glen, persino ai più smaliziati faceva piacevole sensazione il dosaggio (quasi in stile torinese) delle sue argomentazioni, delle sue risposte, più salaci che spietate, tranne qualcuna — come leggerete — dedicata a un «avvocato» che non gradisce, almeno lo ha rivelato come tale, e che sarebbe poi il factotum del team McLaren, Ted Mayer, il quale forse paga anche il palese fastidio che il «commenda» oggi non si preoccupa nemmeno di nascondere nei confronti di Emerson Fitti-

Tutti allegri al banchetto modenese dove l'ing. Enzo Ferrari ha tenuto la sua annuale conferenza stampa-show, con il brio e la vivacità di sempre. Al suo fianco, sono il comm. Bellicardi, presidente del Consiglio di amministrazione, l'ing. Dondo, direttore generale, l'altro avvocato per antonomasia, Luca di Montezemolo e un esponente dello sponsor nazionale, l'Agip, che non si preoccupa più di tanto dell'esportazione della valuta, per piloti... non italiani



# FERRARI

## 17<sup>a</sup> ora

paldi. Il brasiliano gode della sua più sfacciata antipatia, un po' come capitò negli anni passati a Fangio, a Moss, poi a Clark e Stewart (e Ickx). Le ragioni — caso del belga a parte — sono intuibili, ma per Fittipaldi adesso la manifestazione è addirittura smaccata. Forse perché, col suo sorriso sereno ma gli occhietti furbi ammiccanti, egli ha avuto il torto di tornargli tra i piedi e proprio nel tormentato finale di questa stagione che rischia di trasformarsi in una vera beffa più cocente di quella amara del '73. Due piloti in un anno che si prendono rivincite così clamorose, grazie alle coincidenze della sorte, dopo che lui li ha snobbati, sono troppi anche per il particolare fair play di Ferrari!

Quella telefonata dal Glen non ci voleva, proprio nel momento del rilassato pasteggiare del trionfo delle sue scelte, se non « rivoluzionarie » certo di riscatto '74 nei confronti del socio torinese, reo di averlo condannato al '73 Nero, non solo per i risultati ma con l'averlo costretto ad accettare una tutela nelle scelte tecnico-dirigenti.

### MONTEZEMOLO per FORGHIERI

In fondo per uno che, se non può decidere di testa propria, è uso pensarla tanto-peggio-tanto-meglio, non era andato tutto male nel '73, se pur era riuscito a liberarsi d'un colpo del saputello Ickx e dell'ing. Colombo-uomo-di-Montabone. Anzi gli è convenuto scambiare il posto del d.s. di fiducia ferrarista (Schetty), per il giovane raffinato Montezemolo, in funzione cuscinetto con i fratelli di Torino, riottenendo in contropartita per quello di d.t., il fedelissimo Forghieri come cervello pensante nella realizzazione delle sue macchine.

Ora, però, dopo gli amari calici delle « sfortune Lauda », che sembravano riecheggiare tristi capitoli Anni-Amon, dopo le brucianti delusioni di Monza e Mosport che avevano rimesso ufficialmente in discussione una stagione dominata in pole-position e piazzamenti (ma non in Gran Premi vinti), quel tappeto di foglie nella terza curva del Glen rischiava di gettare beffardamente tutto all'aria!

Da quel Ferrari, lasciato verso le 16 disteso e rilassato, al punto da mostrare di aver serenamente digerito

le parole come le virgole che — è certo — lo avevano indispettito nelle ultime settimane in AUTOSPRINT, fu scioccante ascoltare al telefono un'ora e mezza più tardi l'improvviso sfogo per la brutta nuova americana che in quel momento appariva persino atroce per il suo contenuto di beffa: « Ed ecco come è questo sport, ecco quanto possono valere tutte le belle parole e le chiacchiere che abbiamo appena fatto. Un testa-coda, una macchina distrutta, una caviglia ingessata. Regazzoni non può correre, non può giocare l'ultima carta mondiale. E vincerà quel Fittipaldi! Ecco, ci voleva anche questa. Non ne va nessuna dritta... Sa che le dico? Spero vinca almeno quello Scheckter, ora... ».

« Inauguro l'anno della chiarezza... » aveva tenuto a esordire poche ore

co, era quello! Lo sentivi piegato da un destino altrettanto spietato, come lo è stato lui a volte. Lo sentivi indifeso nei suoi 76 anni, ormai che era solo teso alla suspense dell'ultimo duello, nel dubbio del corpo-a-corpo con l'« odiato » Fittipaldi. Scettico per scaramanzia magari, oppure pronto a tutto, ma non certo a quel gioco di cronaca anticipata più che imprevedibile dell'uscita di strada in preprove del suo pilota-ultimo-appello (mondiale) e che la caviglia annunciata rotto sembrava impedire potesse giocarsi proprio l'ultimo asso della speranza, tanto sofferta in quattordici Gran Premi-riscatto '74. Ti veniva spontaneo rinunciare anche all'immediata logica considerazione che tanta estrema beffa della sorte c'era solo da addebitarla alla testarda scelta, mantenuta fino al-

## Audaces fortuna juvat

**Hockenheim 29 settembre** - La F. 1 con il finale a duello tra Fittipaldi e Regazzoni era ovviamente al centro dei discorsi anche nel « circo » della F. 2. Il toto-vincitore fra piloti e tecnici dava stranamente, quasi all'unanimità Emerson Fittipaldi. E nessuno accetta di parlare di fortuna del brasiliano: tutti lo indicano come campione del mondo solo per bravura. Diceva qualcuno: « Se Fittipaldi fosse solo fortunato non sarebbe da tre anni consecutivi uno degli uomini da battere nel mondiale ».

Dedichiamo questo realistico parere all'amico Luca Montezemolo che anche sabato scorso (nel corso della rubrica radiofonica di Casucci, « Ruote e Motori ») ha ripetuto testualmente: « ... se dovesse vincere Fittipaldi sarebbe davvero un'ingiustizia. Fittipaldi è un buon (sic) pilota, che ha soprattutto una grande fortuna... ».

prima, davanti al quadrato di tavoli coperti da fine tovaglie di un bel rosa-confetto, color serenità. E non avrebbe potuto immaginare quanta chiarezza spontanea in più ci sarebbe stata, poche ore dopo, in quelle poche frasi al telefono, pronunciate con voce persino spezzata, da lui che a ben più pesanti colpi della sorte è stato abituato e costretto. Ma l'imprevisto del Glen sembrava un colmamisura, proprio per le sconcertanti componenti di beffa, apparsa costruita dalla sagace strategia di una Sorte matrigna, superiore a qualsiasi malizia umana.

Se mai c'è stato un momento in cui ti puoi essere sentito visceralmente solidale con il Ferrari che pur sapevi spesso di ritrovare vero in certe descrizioni di uomo-dal-pelo-sullo-stoma-

l'ultimo della corsa libera accordata al galletto rampante di Salisburgo, alternativa, conservata scioccamente fino a Mosport con banali alchimie di punteggio che poi la sorte ha correttamente disperso. La cambiale della sorte veniva così brutalmente presentata all'incasso quando si era voluto, per l'orgoglio di imporre il veni-vidi-vici polemico con il protetto Lauda, rinunciare all'anticipata riscossione di minori ma più certi interessi sul gruzzoletto mondiale già garantito da Regazzoni.

Una successiva telefonata dagli USA, dell'assistente - degli - assistenti Sante Ghedini, avrebbe annullata due ore ancora dopo il momento di panico. L'ingessatura sarebbe stata chiarita come bendaggio forte, la voce calma di Regazzoni avrebbe tranquillizzato Monte-

zemolo, con l'appuntamento scambiato per il lunedì sera seguente a New York prima di ritrasferirsi insieme al Glen: « Sai, mi sento come un calciatore che ha preso una botta. Una contusione. Mi fa un po' male, ma correrò senz'altro. Voglio correre per vincere il mondiale. Mi dispiace solo per la macchina... » « Non ti preoccupare — replicava il biondo super d.s. — Adesso riposati. Mi dici che ora Lauda continua i tests di prova, poi tu per la corsa sceglierai quella che credi migliore delle due macchine che ci rimangono ».

Il jet personale che l'avvocato Gianni Agnelli aveva messo a disposizione subito, per trasportare eventualmente Regazzoni dal Glen a New York quando sembrava irreparabile l'ingessatura, non era più necessario. Purtroppo diventava anche inutile pensare anche ad un cargo extra per inviare un'altra 312 in sostituzione di quella appena scassata. Era stato già una fortuna l'aver fatto in tempo a rimettere insieme la macchina di Lauda (che l'aveva — come sapete — resa indisponibile in Canada). « Vuol dire che dovremo affrontare prove e corsa con due macchine — conclude Ferrari — Non abbiamo altre fiches per andare a vedere l'ultimo rilancio, speriamo che bastino. Ma io non ci spero... ».

### Fino all'ultimo ci fa soffrire...

E' una scaramanzia che bisogna concedergli. Anche se è mezza verità credere possa pensare davvero così! Le altre verità, quelle del suo rendez-vous stampa le leggete appresso, avendo altri argomenti per valutarne la pienezza. Questa è invece opportuno lasciarla giustificata dalle comprensibili riserve d'umore per i tanti capricci della sorte subiti. A sperare, senza ammettere riserve, ci sono i milioni di appassionati ferraristi che trepidamente anche loro fino alle 22 di domenica 6 ottobre. Il loro pensiero l'ha riassunto bene l'Agnelli nr. 2, il dottor Umberto, per i giornalisti presenti alla vernice-di-lavoro per la « 131 »: « Ah, la Ferrari...! Ci vuol far soffrire fino all'ultimo quest'anno. Ma Regazzoni è un campione e sono certo che potrà darci il titolo mondiale che tutti aspettiamo anche come consolazione a quest'anno nero dell'automobile ».

ENZO FERRARI 76(anni), edizione grinta. Il suo show '74 ha voluto garantirlo come « inaugurazione del Modello Chiarezza ». Non perché — ha frenato subito — nel passato si siano dette delle bugie, ma perché con i tempi che corrono non si nasconde più nulla e allora tanto vale non lasciare nemmeno quel pizzico di cauta riservatezza per gli episodi che riguardano l'attività della Ferrari. Lo prendiamo in parola? Ma certo. Ed è per questo che vi presentiamo testuale il suo MONOLOGO d'apertura e senza nemmeno il contrappunto delle domande ispiratrici le sue risposte vuoi taglienti, vuoi abili (in dribbling). Perciò se occorre aggiungeremo solo qualche notazione interpretativa « originale ». Appunto per rispondere meglio alla premessa della CHIAREZZA d'abond.

«La stagione felice 1974 deve anche alla maggioranza delle critiche obiettive il risultato positivo che si è avuto. Ci sentiamo vigilati, perciò arriviamo a risultati migliori. Intanto una cosa è certa: la continuità dell'attività sportiva della Ferrari. Continuerà nel '75 e continuerà certo fino a quando io resterò al mondo. Quando cedetti alla Fiat misi la condizione del vitalizio con le corse, e l'accordo non decadrà. Che peraltro i nostri programmi possano essere ampi o ridotti sarà conseguenza della situazione aziendale che può portare restrizioni.

«Nel giugno di ogni anno si riunisce il Consiglio d'amministrazione della Ferrari, nel luglio l'assemblea dei soci. E' in quel momento che nascono i programmi futuri dopo i consuntivi già possibili. Poi ci riuniamo alla vigilia del GP d'Italia di settembre e allora abbiamo i definitivi elementi tecnici per le scelte future.

«Anche quest'anno già prima di Monza decisi i programmi '75: faremo tutti i Gran Premi F.1. Gli accordi con i piloti erano stati anch'essi già siglati. Con la vettura prototipo faremo delle prove in novembre, forse qualche gara (Kyalami?) con Lauda e Regazzoni, ma situazione economica della Gestione Sportiva a parte, faremo programmi più precisi solo dopo che si conosceranno le decisioni più precise relative al gr. 5 e al Mondiale Marche.

«La F.1 del '75 sarà ancora l'attuale B.3 (modificata secondo le esperienze '74) ma ecco già pronta la 312-T (dove T sta per gruppo ponte e cambio trasversale). Essa inizierà tests dal 10 ottobre a Fiorano, per continuare poi a Vallelunga e Le Castellet, in modo da avere dati comparativi. Ma non scenderà in gara finché non avremo la valida certezza di un miglioramento competitivo rispetto alla macchina che tante soddisfazioni ci ha dato quest'anno.

«Il personale che sovrintenderà alla parte tecnica resta la trioka Forghieri, Rocchi, Busso il cui pieno accordo di collaborazione ha dato i risultati che tutti hanno constatato in questa stagione».

*Il monologo è finito, tocca alle domande. Per noi bastano le risposte (con appendice chiarificatrice come si è detto)*

● Non abbiamo possibilità di avviare esperimenti. Le disponibilità '75 saranno ancora limitate e ci costringeranno a delle rinunce. Per esempio rinunciare del tutto al prototipo o ridurre il numero dei collaboratori nel reparto Gestione Sportiva.

● A 76 anni ci alza ogni mattino con la morte in tasca. Perciò non posso impegnare l'azienda su programmi che riguardano il '76. Lo dico a chi vede contraddizione in quelli che sono stati i suggerimenti nostri verso la CSAI per la regolamentazione del campionato marche. Una volta si partiva dalla sport per arrivare alla F. 1, ora la situazione si è rovesciata: si parte dalla F. 1 e si arriva alla sport e persino alla GT. In ogni caso, se è della GT silhouette che si vuol parlare, occorre che vi sia una disponibilità finanziaria nei programmi industriali per attuare un eventuale progetto del genere.

● I costi delle gare prototipi sono del 40-50 per cento in più della F. 1. I conti son presto fatti: occorre una squadra di 6 piloti e 7 vetture; più i ricambi necessari relativi, un capomeccanico, un assistente e tre specializzati per ogni vettura, un ingegnere, un segretario logistico, un direttore sportivo e, in più, non ci sono i

premi di partenza. Anche i rifornimenti costano di più per le corse che durano minimo 1000 Km. Oggi non v'è dubbio che è la F. 1 a rappresentare l'espressione più clamorosa del nostro sport.

● Continueremo a correre senza gli sponsor oggi di moda: né sigarette, né profumi. Ci appoggeremo solo a Case che contribuiscono con i loro prodotti al progresso dell'automobile.

● Nel '74 abbiamo costruito, diciamo, 5 monoposto B.3 e... mezzo. Solo tre avariate, ma nessuna proprio demolita. Siamo stati fortunati.

*La dichiarazione era appena precedente alle notizie dell'incidente di Regazzoni al Glen.*

● Non c'è nessun contrasto per le mie previsioni di alcune riduzioni con quanto vi ha detto a Torino il dr. Umberto Agnelli (che ha confermato l'appoggio Fiat). Se le cose andassero come 3 anni fa noi diremmo cose diverse, oggi no. La politica è l'arte del possibile e cambia con i tempi.

*Il riferimento è al violento contrasto dopo l'avventura 512, quando la Fiat voleva puntare a un anno di «sospensione meditativa», progetto cui Ferrari si oppose violentemente.*

● Nessuna evoluzione particolare del motore boxer tre litri, se non il miglioramento generale suggerito dall'esperienza. Sulla 312-7 come sulle B.3 '75 la posizione resterà uguale, la prestazione è ormai invece indirizzata sul plafond di 495 cavalli. Il motore non gira più a 12.500 giri, non c'è bisogno di rischiare avarie; ci bastano 12.200 giri.

● Non abbiamo alcuna intenzione di cedere materiale tecnico ad altri, tranne che qualche pezzo unico ai Musei. Sarebbe bello anche per noi avere 10-15 motori Ferrari in corsa anziché solo due. I costi tornerebbero vantaggiosi anche sul piano statistico per i risultati. Ma non siamo in grado di affrontare un programma simile. Vendere motori per incassare denaro è facile, ma venderli per mantenerli efficienti è un altro conto. Le modifiche continue che l'esperienza agonistica suggerisce ci sarebbe impossibile trasferirle a tutti i clienti eventuali. E la disparità di trattamento non gioverebbe.

● Monza insegna che per chi corre i trabocchetti tecnici possono essere i più imprevedibili. I due difetti che ci hanno condannato alla sconfitta (manicotto acqua per Lauda e cuscinetto dell'albero a gomito per Regazzoni) mi hanno impedito anche di tagliare corto a certe chiacchiere messe in giro per rispondere alla nostra potenza. Se avessi vinto a Monza, avrei fatto smontare i motori come fece Dragoni per il DINO 1600 al Nurburgring.

● Noi, chechché possano pensare altri dell'Associazione Costruttori F. 1, siamo per le verifiche delle vetture e del peso prima dei G.P. Siamo per impedire i giochi di clan e per l'assegnazione dei posti di partenza nei G.P. secondo i tempi di prova.

● Gli assemblatori li ho inventati io. Che cos'ero io se non un assemblatore nel 1930? Ora facevo i telai e compravo i motori Alfa; ora prendevo un telaio e mettevo un mio motore; ora facevo una trasmissione. La 2000 P.3 con me diventò una 3000 e poi 3200. La P.3 era una monoposto e diventò biposto per la Mille Miglia. La verità è un'altra e la dedico a quel signor Ted Mayer che ha saputo così bene fare i conti in tasca a noi, affermando che con 95 operai spende il 95 per cento di meno della Ferrari: noi abbiamo saputo fare così bene gli assemblatori che poi abbiamo fatto una fab-

## ● Il plafond-motori a 12.200 giri ● Forse ancora il 312-P pagherà l'austerità ● Riduzione di personale ● Pare si accenni una riconciliazione con MERZARIO ● Respinti 80 milioni CSAI

MERZARIO e il suo « caso » ha fatto capitoletto a sé nel contesto delle dichiarazioni Ferrari. La domanda arrivatagli forse non era preparata, ma certo preventivata. Tant'è che quest'appunto originale ha potuto essere poi diffuso a scanso di equivoci interpretativi.

«Merzario ha dichiarato che per lui la Ferrari è un capitolo chiuso, ne abbiamo quindi preso atto. Il 12 settembre '73 mi precisò che fra Autodelta e Shadow realizzava 3 volte di più di quanto gli offriva Ferrari. Proprio nei giorni scorsi ho avuto conferma dal Direttore Generale Autodelta dello ammontare della cifra. Risposi che con moglie e due figli faceva bene ad accettare. Pochi giorni prima la Shell tristemente concludeva con noi un rapporto di 43 anni.

Ritengo di aver definito le sue capacità quando dissi che se fosse restato alla Ferrari poteva anche trovarsi al posto di Regazzoni ed io, che l'ho portato alla F. 1 malgrado il parere di qualche collaboratore e di due giornali, ne sarei stato molto contento.

Purtroppo egli ha preferito, alle nostre limitate possibilità, sposare la carta stampata. Vedi casi Surtees, Ginther, Ickx ».

I casi Ginther (cacciato perché aveva firmato già un contratto con la BRM), Surtees (allontanato perché Dragoni temeva si portasse via Forghieri: ma non si disse allora che aveva copiato invece le Ferrari nella Lola F. 3?), Ickx (storia fin troppo ripetuta) hanno fatto da puntello ai chiarimenti-verità sul caso Merzario. Nihil sub sole novi. Però qualcosa di nuovo c'è. La dichiarazione pur ribadita sul problema denaro (con l'avallo del responsabile Alfa, che comunque ha confermato come Merzario non vantasse offerte inesistenti) non sembra più un'accusa; anche se Merzario potrebbe replicare che mai ha chiesto a Ferrari impegni economici sostanziali quanto la garanzia di contare su un certo numero di gare e non su promesse generiche. Solo per questo, pur di correre, accettò anche le condizioni migliori che gli venivano (se poi la situazione ISO ha cambiato anche i conti non c'entra). In ogni caso la mano tesa, almeno sul piano del giudizio sportivo, che le ultime parole di Ferrari fa apparire, merita anche da parte di Merzario, adesso, una risposta di generosità, per porre fine a una vicenda comunque amara per entrambi: il pilota orgoglioso e il costruttore puntiglioso, che è certo credette in lui quando lo seppe vincitore, in quella maniera ormai famosa, di un leggendario Mugello.

brica d'automobili. Ma chi costruisce auto non si lega al solo fattore sportivo.

● Se arrivano « assemblatori » americani la Ferrari continuerà a pensarla allo stesso modo per il modo come dovranno farsi le corse, senza posizioni precostituite. Niente partenze precostituite ma nemmeno niente numeri fissi di partenti in ogni circuito. E' deleterio far partire 25 macchine a Montecarlo, in quel corridoio fasciato di guard-rail ma 30 macchine al Nurburgring ci stanno bene!

● Montezemolo? Qua uno lo ha spiritosamente chiamato super d.s., lui è assistente alla Presidenza e tale resta, non vi saranno mutamenti per il '75, non penso se ne vada altrove, ammenoché io non sia il solito marito che sa per ultimo...

*Le voci sono molte per il futuro sempre nell'ambito Fiat del venticinquenne giovane dirigente. L'esperienza Ferrari, l'aver saputo così bene far da disco frizione nei rapporti Ferrari-Agnelli hanno portato il giovane avvocato romano ai vertici di considerazione nello staff Fiat. Qualsiasi ipotesi è possibile. Il « più bell'acquisto della Ferrari » come lo chiamano i giovani tifosi, è comunque sfinge (anche con se stesso).*

● Indianapolis? Ne sentirete parlare per la Ferrari quando gli americani si adegueranno ai regolamenti europei.

● Regazzoni vincerà il mondiale? Noi speriamo. Se Regazzoni diventa campione del mondo, noi avremo un campione del mondo ufficiale, e un altro che poteva diventarlo; se non vince, avremo due piloti (e una macchina) che sappiamo tutti degni del titolo.

● Nessuna critica o recriminazione ho da fare sulla stagione che spira. Non abbia-

mo praticato tattiche e né è il caso di parlarne per questo finalissimo, poiché si trasformerebbe in scorrettezza nei confronti di altri (vedi pag. 23). E i nostri le hanno dovute già constatare in Canada. La nostra politica è stata quest'anno di portare due piloti al mondiale e non abbiamo da accusare nessuno per intoppi verificatisi (né la Goodyear o altri fornitori, né i piloti). Io alla fine '73, dopo che il 18 settembre detti una diversa organizzazione alla nostra attività, ai collaboratori e all'officina, se mi avessero detto che saremmo arrivati nel '74 a disputare sette G.P. in testa, non ci avrei creduto. Sarei bugiardo se dicessi il contrario. E' una situazione che è maturata, al momento giusto. E lo si deve anche al clima nuovo che si respira nel gruppo dei miei collaboratori, una volta che hanno finito di preoccuparsi della propria sedia e che ciascuno ha finito di criticare gli altri, per difendere se stesso.

● Non saranno 80 milioni, sotto forma di borsa di studio o altro, come mi dite che possono sollecitare la Ferrari a iniziare esperimenti con qualche giovane pilota italiano « a ripetizione » a Fiorano. Non me la sento più perché ne ho abbastanza di una situazione appena estinta.

*La domanda riguardava il progetto accreditato allo staff CSAI di offrire a Ferrari 80 milioni in contropartita di un giovane pilota (leggi Flammini) da allenare a Fiorano senza impegni di farlo correre se non quando il Drake lo ritenesse pronto (magari per Monza) Sarebbe stata questa l'operazione sostitutiva della Squadra Azzurra F. 2 per la quale nel '75 non ci potrà essere disponibile appunto che meno della metà della cifra spesa (male) quest'anno.*