

Bocciate due ambiziose candidature italiane alla FIA

PARIGI brucia CARPI (e ROGANO)

...ed ora
la rivolta
degli A. C.

C'è da scommetterci che non avete letto in alcun giornale le risultanze attese delle votazioni parigine per la nuova Presidenza F.I.A. (Federazione Internazionale dell'Automobile). Lasciate un po' da parte le ambizioni nel quadro di incarichi di sottogoverno politico nazionale, il Presidente dell'ACI avv. Filippo Carpi de' Resmini aveva tentato il decisivo assalto alla massima poltrona internazionale dell'Automobile ed era partito per Parigi con la convinzione di spuntarla venerdì 11 ottobre. Ma gli è andata male. E' uscito fuori un altro candidato che gli ha fatto saltare tutta l'operazione. Il ballottaggio di voti tra i due ha impedito il concretarsi di una maggioranza e così — come prevede lo Statuto FIA — l'elezione del Presidente è stata rinviata di un anno e il Principe da Merode resta per ora al suo posto. Così Carpi è tornato da Parigi con le pive nel sacco ed ora dovrà pure affrontare i colleghi Presidenti provinciali che hanno iniziato da alcuni mesi una decisa azione di fronda, prima sussurrata, ora da poco sfociata in pronunciamenti molto preoccupanti.

Tutto è nato indirettamente dallo sport. La prima avvisaglia si ebbe in Esecutivo quando i Presidenti provinciali hanno cominciato col risuscitare il famoso progetto di democratizzazione della CSAI che, pur abbondantemente annacquato nei suoi principi originali, dava lo stesso fastidio alla burocrazia locale degli AC. In massima parte contro lo sport e i soci sportivi, nessuno dei dirigenti periferici però voleva perdere il controllo di questi gruppi più attivi, che potevano diventare esca per iniziative preoccupanti (se ne è visto già qualcosa in Sicilia e a Brescia recentemente). E poi le manifestazioni sportive vengono buone due volte come alibi per giustificare rinunce o spese pesanti che nel calderone delle manifestazioni agonistiche si fa presto a farle diventare più vistose, per non farle saltare fuori sotto le voci cui si riferiscono.

Poiché uno dei primissimi articoli dello Statuto parla chiaro, indicando lo sport e non certe iniziative finanziarie o altre, tra i compiti statutari dell'ACI, l'eventualità che questa branca diventasse troppo indipendente preoccupava molto.

Per replicare alle accuse di scarso impegno nel settore sportivo di troppi AC, (quindi di non rispetto di una norma statutaria, finora usata, tranne rare eccezioni, a fini clientelari in vigilia di elezioni) l'argomento di replica alla dirigenza centrale federativa è diventato facile: gli AC affogano nei debiti. L'ACI centrale ci sottrae — dicono — troppa parte degli introiti che vengono dallo

Stato per legge in percentuale delle attività delegate dal Fisco, come in tema di bolli, targhe ecc.

I più attivi in questa fronda hanno cominciato a fare anche significativi e, non si può negarlo, validi conteggi. In parole povere si dimostra che l'ACI centrale ristorna agli AC locali una percentuale ben misera della quota, di 14-15 miliardi che gli vengono annualmente dallo Stato come tangenti fiscali. Fanno notare i contestatori: andiamo invece a leggere il rapporto nelle percentuali di attività in questo lavoro tra uffici centrali ACI e quelli dei nostri AC locali e delegazioni.

Nei grandi AC, fino al 70% degli introiti sono attribuibili agli uffici provinciali. Nei più piccoli al massimo si arriva a un rapporto del 50% con gli introiti diretti dell'ACI centrale. Perciò — dicono i ribelli — procediamo alla suddivisione di queste quote fiscali, in proporzione diretta al

Adesso figuratevi cosa capita! Ci sono altre patate bollenti in ballo a Roma-ACI. C'è la questione del segretario generale, ora che l'avvicendamento di Francesco Mungo diventa definitivo! Il candidato più papabile è il dr. Pampaloni, vicesegretario e sempre direttore AC di Firenze. Pampaloni ha due vantaggi: è il più stimato dei « vecchi » direttori, è uno sportivo, e poi permetterà di procrastinare una decisione definitiva essendo non lontano dai limiti di pensione.

Risolto il caso autodromo di Modena, con l'annuncio di Ferrari « io ho fatto il possibile, ma adesso saluto tutti visto che non hanno mai avuto intenzione di farlo », i tre miliardi che dovevano essere spesi vengono salvati e si potrà dirottare un miliardo e rotti (tanto l'ACI è disposto a pagare quell'errore) verso Imola e il Mugello per finire almeno quegli impianti. Il « saluto » di Ferrari è

lefono con AUTOSPRINT, per le ingiustizie patite dalla CSAI, poi vanno in tivù a dire che « senza la CSAI non saremmo qui ».

Così la democratizzazione naufraga, i Presidenti AC l'hanno bloccata al punto che il Convegno '74 (che doveva essere quello « elettorale ») viene presentato « consultivo ». Si farà dal 12 al 13 novembre a Genova e l'assurdo è che, in pieno e promesso anno di democratizzazione, si piomberà nella gestione più borbonica possibile. Infatti proprio quest'anno non si sono ascoltati in assemblea estiva gli addetti ai lavori per stilare almeno i programmi tecnici, regolamentari, campionati ecc. Cioè, proprio alla vigilia del suffragio generale avremo la CSAI più assolutistica, che ci farà trovare di fronte a decisioni tutte già prese per il '75. Il compromesso storico in quel di via Marsala è diventato un vero « golpe ». E c'è già chi attende il premio forse per l'oculata amministrazione degli « interessi » sportivi (leggi quelli rimasti nelle casse ACI per valuta ritardata sui premi vinti dai piloti ecc.) con rimesse effettuate persino con un anno di ritardo, (ma quante sono ancora in sospenso?) il segretario della CSAI attuale dr. Saliti già si crogiola nella futura destinazione. Diventerà responsabile dei servizi amministrativi dell'Ente. Non c'è dubbio che a vantaggio delle casse dell'ENTE ha oculatamente operato, riciclando le competenze economiche attese con la lingua di fuori dai malcapitati piloti.

Ma non bisogna disperare. In fondo a Parigi si è confermato che le alchimie e i giochi di potere in voga da noi non si esportano. E i grandi manovratori rimangono superati specie se mostrano di volere troppo: perché a Carpi non bastava la presidenza F.I.A., voleva anche la vicepresidenza per... Rogano. (Forse voleva libero il suo posto alla CSAI?).

Marcellino

● ABBIAMO LETTO (sul settimanale ACI «L'AUTOMOBILE»)

« ... Il motore Ferrari 312 trae le sue origini dal primo boxes a 12 cilindri di 1500 cc di cilindrata che debuttò a Monza nel '65... Nel 1970 approdò alla Formula uno con la cilindrata di tre litri. In origine il motore aveva queste dimensioni: alesaggio mm 78,5 e corsa mm 57,5... »

Ma allora è un 3400!!! Domanda: infortunio grafico o verità (non calcolata)?

● SETTIMO: NON AMMORTIZZARE

...E lo stesso succede ar Pappagallo, che ammalappena sente 'na parola che dice un omo, je s'incasta in gola e se sprema e se sforza pe' rifallo... Discorre come lui, ma nun c'è ucello più scoccante e più stupido de quello!... (da « Er Comizzio » di Trilussa)



WATKINS GLEN - Una foto illuminante. La Ferrari si avvia alla partenza del GP USA. Il presidente ROGANO dà una mano a Cuoghi e C.

... Quando spinge la CSAI gira, gira, sono guai...

lavoro effettuato dagli AC provinciali e dall'ACI. E vedrete allora che potranno essere così sanati i nostri bilanci che oggi l'ACI ha condannato al dissesto! Risanati allora si che potremo rispettare l'art. 4 dello Statuto dell'ACI in tema di doveri sportivi dell'Ente!

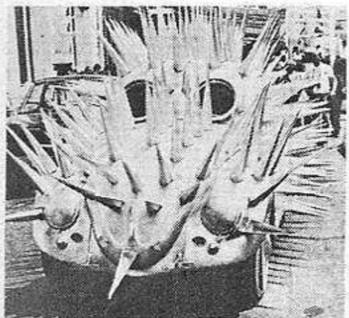
E' qualcosa di più di una marretta come si vede. In prima linea in questa iniziativa, guarda caso, è proprio l'ex feudo del presidente Carpi de' Resmini, l'AC Roma, che ha avuto, sembra, adesioni soprattutto dagli AC del SUD e da quello milanese. La posta in gioco è grossa: si tratta di combattere una volta per tutte l'elefantiasi burocratica dell'ACI centrale. Si vorrebbe arrivare in pratica a un decentramento come lo Stato ha attuato per le Regioni. Era una teoria questa che l'avv. Carpi predicava da Presidente dell'AC Roma, ma che dopo il suo avvento a via Marsala ha dovuto mutare per mantenersi a galla nel complicato gioco di potere con i burocrati e i sindacalisti del palazzo di vetro romano. Sul come sarebbe finito questo braccio di ferro si pensava potesse dipendere anche dalla elezione parigina.

stato un bel semaforo verde.

Resta la patata bollente della democratizzazione CSAI. Dopo il magniloquente e presuntuoso Convegno di Mantova, la gerenza attuale della cosa sportiva ha fatto come il Governo Rumor. Non ha più affrontato e risolto in un anno un problema serio, ha vivacchiato alla giornata, ha fatto errori di orgoglio, di personalismo, di incompetenza; ha agito persino in tema di regolamenti come gli sprovveduti giudici del Premio Ciampino, che hanno bocciato una poesia di Montale non riconosciuta perché presentata con diverso titolo « Vento per Tramontana ». I nostri csaini hanno perso da tempo la tramontana, ma il vento purtroppo non se li porta via. Peraltro la colpa è anche dei protagonisti attivi di questo mondo. E' scontato che Ferrari si limita a risolvere il suo problema dei venti milioni annuali; egli non agita altre acque, altrimenti teme di dover rendere conto agli sportivi della sua cocciuta avversione al rispetto dei diritti umani dei migliori piloti italiani. Invece quei giovani piloti (e non solo loro) che scrivono e protestano per te-

LEGGETE
SUBITO

Le spine
dell'auto



DA PAGINA 4

MalinKONico
autunno
Ferrari F.1

DA PAGINA 15

I pompieri
DRAGSTER



DA PAGINA 54

23 DOMENICA
SPRINT

42 KARTING

62 TUTTE
SPRINT

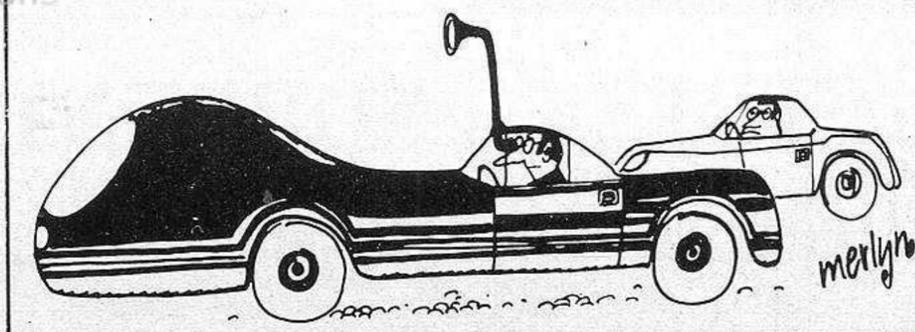
64 POSTA
ESPRESSO

66 COMPRA
VENDITA



DOVE

corriamo domenica


OTTOBRE
Le corse in calendario dal 25 al 31 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
25-27	Rally di Spagna	Spagna			●●● Camp. Europ. Conduitori	Rally	Babler-Antolin (Seat 1430-1800 gr. 5)
26	Rally of the Hills	Australia			●●●	Rally	
26-27	Croix-en-Ternois	Francia	Circuito di Croix-en-Ternois di km 1,900		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, G9	Velocità in circuito	F. 3: Laffite (Martini) 47'12"6
26-27	Rally Kohle und Stahl	Germania			●●●	Rally	
26-27	Salita di Cannes	Francia			●●●	Velocità in salita	
26-27	Rally 100.000 Trabucchi	Pro Saluzzo	Saluzzo - Corso Italia Saluzzo - Corso Italia tot. km 700	ore 20 (26) ore 12,30 (27)	●●● Camp. It. Rallies	Rally	Verini-Torriani (Fiat 124)
26-27	Scuola di Pilotaggio	Scuola Morrogh	Autodromo di Casale		● Scuola piloti	Velocità in circuito	
27	Corsa a Riverside	Stati Uniti	Circuito di Riverside di km 5,230		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
27	Gara all'Estoril	A.C. Portogallo	Circuito dell'Estoril di km 4,350		●●● Camp. Europeo F. 2	Velocità in circuito	Jean Pierre Jarier (March-BMW) in 1.37'33"21, media 160,527 kmh
27	Criterium Jeanne d'Arc	Francia			●●●	Rally	Thérier-Vial (Alpine)
27	Corsa a Goiana	Brasile			●●● S	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
27	Corsa di Gourdon Caussols	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3		Denis Rua (Chevron F. 2 1998) 3'14"5, media 127,712.
27	Rallycross Muc Kgrubeuring	Germania			●●●	Rallycross	
27	Ronde de l'Aveyron	Francia			●●●	Rally	
27	Gara a Vallelunga - 2 Ore	Gr. Piloti Romani	Circuito di Vallelunga di km 3,200	ore 8,30 ore 17,30	● T2, GT4, S	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
27	Trofeo Rinna Gomma	Autocross Bottagna	Pista di Bottagna La Spezia	ore 14 ore 17	●	Autocross	
31-4/11	Press on Regardless	Stati Uniti			●●● Camp. Mondiale Marche Rally		Bolce-Wood (Toyota Corolla)

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA ● 26-27 ottobre: **CORSA A MANFEILD** - annullata ● 26-28 ottobre: **CORSA A RIVERSIDE** - annullata ● 27 ottobre: **PONTE CORACE-TIRIOLO** - annullata ● 27 ottobre: **COPPA DI AUTUNNO** - annullata ● 27 ottobre: **400 KM DI BARCELLONA** - annullata ● 27 ottobre: **II TROFEO DELLE ACQUE** - rinviato al 17 novembre ●

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**.


I presentimenti (mancati) dell'«undici» italiano di seconda formula a VALLELUNGA



VALLELUNGA. Nella foto qui a sinistra, Maurizio Flammini e Carlo Giorgio ritornano, a piedi, ai box dopo pochi giri dall'inizio del Gran Premio Roma di domenica 13 ottobre. Sono i primi due degli undici piloti italiani presenti a Vallelunga ad essere costretti a dare addio alle molte e giustificate ambizioni della pattuglia tricolore mai così numerosa in Formula 2. Gli undici italiani, infatti, per una ragione o per l'altra hanno fatto la stessa figura degli azzurri di calcio ai mondiali di Monaco. Neppure la presenza del Valcareggi della situazione, cioè il d.s. della squadra-CSAI, Maffezzoli (a destra), è riuscita ad impedire che proprio fra i suoi due protetti, Truffo e Flammini, avvenisse il contatto che ha messo fuori gara entrambi. Ecco una sintesi di speranze, soddisfazioni e delusioni che hanno avuto per protagonisti i piloti italiani a Vallelunga. Manca il parere di Merzario, che era troppo impegnato con i guai della neonata Osella per poter stilare un pronostico. **Sotto,** gli «assuni» con il mecenate Zanon.



VALCAREGGI F. 2

Squadra CSAI

Il lampante fratricidio



Dello stato d'animo che ha condizionato l'esibizione romana dei due azzurri della squadra CSAI, avete letto nel servizio sul numero scorso. In questa sede vogliamo soltanto sottolineare la magnifica partenza di Truffo e Flammini e l'emozione che ha provato il pubblico vedendo due macchine rosse nelle primissime posizioni. Il pubblico di Vallelunga aveva afferrato un certo sapore campanilistico nella squadra italiana (macchine a parte) e non ha provato soltanto delusione vedendo lo strano agganciamento dei due al quinto giro. E' stato un momento di rabbia perché non soltanto i più addentro alle «segrete cose» automobilistiche hanno avuto la sensazione che in una sola corsa si fosse ripetuto il clamoroso caso Ferrari in F. 1.

Paolo BOZZETTO

TRIVELLATO è il suo alibi

Vittorio BRAMBILLA

La scintilla ...bagnata

Piuttosto critico (come al solito) nei confronti di Trivellato per la messa a punto della sua March-Elba, Bozzetto ha imputato alla mancanza di preparazione i suoi scarsi risultati nel primo giorno di prove. C'è da aggiungere che non è capitato solo a lui di sperare nelle prove del sabato per qualificarsi, e veder poi vanificati i suoi sforzi dalla giornata piovosa. E' comunque riuscito a partire, per

i posti liberatisi nello schieramento, in penultima posizione, e per un po' il pilota di Breganze si accontentava di saggiare la macchina senza cercare impossibili exploits. Tra una manche e l'altra riusciva a migliorare la vettura, e per alcuni giri riusciva addirittura a tenere la scia di Brambilla. Il suo nono posto finale era quindi una bella soddisfazione dopo i guai delle prove.

«Depailler è riuscito a scendere sotto il minuto e dieci soltanto grazie a quattro gomme morbidissime mentre sono convinto che quel tempo si debba fare con le gomme da gara. Domani ci proverò sicuramente e poi domenica sarà tutto da vedere». Questo diceva Vittorio Brambilla il venerdì sera, quando con il terzo tempo assoluto nutriva ancora una fiducia as-

soluta nei suoi mezzi ed in quelli dell'ottima March della Brian Lewis. Le piogge del sabato ed il guasto alla centralina elettrica sulla linea di partenza hanno rovinato tutti i piani del monzese che ad ogni modo ha destato più di una emozione nel pubblico che si è rifatto, in mancanza di un Vittorio in lotta per la prima piazza, con alcuni sorpassi da manuale.

Alberto COLOMBO

Assaggio del clima

Al settimo cielo per la conquista del Campionato di F. 3. Colombo era venuto a Vallelunga con la March ex-Brambilla presa in affitto dalla Beta per la modica cifra (con quello che si sente in giro...) di 500.000 lire. L'unico motore era quello affittato a Pesenti Rossi dalla squadra azzurra per un milione, ma a sua volta il bergamasco aveva girato il contratto a Colombo. Con una macchina abbastanza competitiva, pur se non freschissima, il capellone di Varedo aveva in ogni caso timore per le qualificazioni perché il suo unico contratto con la F. 2 erano stati pochi giri sotto il diluvio nelle prove del Gran Premio Roma dello scorso anno.

Una volta in pista, però, si rinfrancava e segnava senza sforzo il 21. tempo in 1'12"05. Proprio verso la fine delle prove il colpo di sfortuna: al curvone prima dei Cimini la macchina diventava inguidabile perché si era rotto un perno della sospensione anteriore destra. Riusciva ad evitare il guard-rail ma toccava ugualmente con l'anteriore sul cordolo. Alla sera gran consulto tra Robin Herd, Brambilla e il fido Pavanello che per il sabato riusciva a «ricucire» l'avantreno. La macchina però risentiva inevitabilmente della botta subita e Colombo preferiva impegnarsi in una corsa di attesa, cercando di ambientarsi nel clima che sarà il suo nella prossima stagione.

Giancarlo MARTINI

Il primo dei nostri

«Peccato che per i soliti problemi di lavoro non abbia potuto provare la pista il giovedì. Credo che il segreto sia tutto lì: se avessi potuto mettere a punto la macchina prima delle prove ufficiali, sicuramente non avrei perso tempo ed avrei potuto fare meglio del mio 1'11"76. Tutti hanno migliorato le loro prestazioni da un giorno all'altro, non credo che sarei stato io l'eccezione. La pista bisogna digerirla e dormirci sopra, come mi diceva una volta Lini. E Vallelunga di problemi ne presenta parecchi, ma se piove spero di comportarmi bene come l'anno scorso con la F. Italia».

Domenica non è piovuto ma il ragazzo di Lavezzola si è difeso abbastanza bene, e con un motore che non era certo all'altezza dei migliori faceva di tutto per non perdere le ruote e riusciva a portarsi fino all'ottavo posto. Poi era bersagliato dalla sfortuna e doveva fermarsi a metà della manche con l'alberino del cambio rotto. Cercava rabbiosamente di rifarsi nella seconda manche: il tentativo riusciva in pieno e riusciva ad essere il primo degli italiani dopo Brambilla.

Carlo GIORGIO

Il romanzo della jella

Ci sarebbe da scrivere un romanzo sulla sfortunata esibizione romana di Carlo Giorgio che per l'ennesima volta è stato messo fuori causa dalle scarsiissime possibilità del motore Ford-Holbay. Il giovedì, durante le prove libere, piegava una valvola del motore di scorta, pur se era già riuscito a scendere su tempi buoni grazie anche all'ottima March 743 messa a punto dall'Autoracing di

«Gero» che lo ha assistito in questa occasione. Il venerdì scendeva in pista con molta fiducia nel motore «buono» ma poteva fare solo tre giri esatti prima che una biella uscisse letteralmente dal basamento, aprendo una «finestra» incredibile.

In ogni caso un tempo certo non disprezzabile di 1'13"08 faceva bene sperare per il sabato perché da un momento all'altro si attendeva l'arrivo di Mister Head, patron della Holbay. Arrivava infatti in serata con il suo «executive» privato ma, pur avendo molti ricambi, non aveva i nuovi motori promessi. Comunque lavorando fino alle tre di notte, riusciva a ricavare un motore decente da quello usato il giovedì pur se la fatica era del tutto inutile: Carlo scendeva in pista con rabbia nel secondo turno ma l'impresa era materialmente impossibile. E' poi partito ugualmente in gara, per il forfait di due dei qualificati, dal fondo dello schieramento. Ma anche in questa occasione il suo motore, con la pressione dell'olio bassissima, lo obbligava dopo pochissimi giri al ritiro.

zione poi probabilmente iniziava ad accusare la fatica a causa di una macchina dalle reazioni impensate e doveva retrocedere. Lo stesso discorso vale per la seconda manche che vedeva il napoletano al quinto posto nei primi giri dopo un inizio di fuoco.

A. PESENTI ROSSI

Impensata confidenza

«Non aspettatevi niente da me. Voglio fare soltanto una corsa tranquilla ed acquisire tanta esperienza per l'anno venturo». Questo ci diceva modestamente Pesenti Rossi arrivato a Vallelunga come l'ottima March ex-squadra CSAI ed ora ridipinta con i colori della Beta ma con un motore certo non competitivo. Infatti era quello di Brambilla dello scorso an-

VALLELUNGA - Dei 29 piloti verificati, non hanno potuto qualificarsi, anche per non aver potuto tentare il recupero nelle prove piovose di sabato, i piloti: Binder, il francese Bonnin, Dubler ritornato in pista con una vecchia GRD, Amweg l'equadoriano Ortega con l'altra Surtees-Marlboro, Bozzetto e Carlo Giorgio. Questi ultimi, sono comunque riusciti a partire per il forfait di Leclere e Coulon. ● Anche in Formula 2, si sente ormai nettamente la preponderanza dell'Good-year, anche perché dispone al giorno d'oggi di Firestone è decisamente un handi cap. Tutti gli ingegneri — a parte Mosnier — sono stati smobilitati e le coperture a disposizione non seguono lo sviluppo necessario. Come per le Elf 2 l'impossibilità di utilizzare carcasse da 25 pollici ha costituito un condizionamento alle prestazioni delle vetture, soprattutto in un circuito come quello romano. ● Herd sta già trattando per vendere, in base a questo secondo Campionato d'Europa, un buon numero di telai March anche l'anno prossimo. La nuova vettura è già pronta e secondo il progettista il conduttore di F. 3, Alan Jones, messo al volante della 752 March, avrebbe sul circuito di Silverstone abbassato tutti i record di F. 2 finora esistenti.



A Vallelunga per il G.P. Roma di F. 2, c'erano tutti i migliori piloti italiani del momento. Qui Gabriele Serblin ascolta attento i consigli dei due big Merzario e Brambilla. Che sia vicina la F. 1 anche per il vicentino?

Cosimo TURIZIO

Generoso per abitudine

Sfortunato il giovedì, quando poteva provare poco a causa di un difetto ad uno degli attacchi del motore alla scocca, il napoletano numero 1 della scuderia Vesuvio doveva presentarsi alle prove del venerdì con la sua March che doveva ancora essere messa a punto. Nel corso dei due turni capiva che la macchina era troppo sovrasterzante ed esageratamente sensibile di sterzo. Ovviava un po' all'inconveniente togliendo le bavette sul muso per alleggerire l'anteriore ma non poteva andare oltre un comunque buono 1'11"90. Tuttavia la pioggia del sabato non contribuiva certo a rendere alto il morale del napoletano che addirittura alla domenica mattina nutriva propositi di rinuncia.

«La macchina è inguidabile — confessava — ed in queste condizioni bisognerebbe avere il coraggio di rinunciare per non rischiare una brutta figura di fronte al pubblico di casa». Poi in gara evidentemente il pupillo della Lloyd-Centauro si deve essere ricordato dei tempi in cui correva con qualsiasi macchina e non esitava a buttarsi nella mischia. Sempre davanti alle due Chevron ufficiali riusciva ad occupare anche la settima posi-

zione e non era stato aggiornato con le camme ed i cornetti di aspirazione tipo '74. Calmo e piuttosto rilassato, senza più pensare al titolo della F. 3 sfuggitogli la settimana scorsa, girava in tutta scioltezza ed otteneva il 16. tempo in 1'11"83.

Sempre per farsi esperienza girava anche sotto la pioggia il sabato ed otteneva anche un sorprendente 1'22"27. In gara però sembrava essersi dimenticato dei propositi della vigilia ed iniziava subito «alla grande» dimostrando una confidenza impensata alla sua seconda esperienza in F. 2. Duellava a lungo davanti a Merzario e non si lasciava intimorire dalle entrate decise di quest'ultimo, deciso a passare ed a rubare al bergamasco la decima posizione. Nella seconda manche purtroppo il motore iniziava ad accusare un po' la stanchezza e Pesenti non si poteva ripetere ma in ogni caso l'impressione suscitata è stata più che positiva.

Gabriele SERBLIN

Molto cara la qualità

Decisamente, il giovane studente in medicina vicentino era uno dei più tranquilli il giovedì, e nella prima parte delle prove di venerdì. Con la March-Stebel perfetta, messaggi a punto da Trivel-

lato, guardava con fiducia alla gara di domenica e d'altronde i tempi parlavano chiaro: 1'10"67 con possibilità di migliorare perché il vicentino stava aumentando via-via il ritmo. Ed invece, a mezz'ora dallo stop, la sfortuna. Alla frenata dopo il salto capiva che qualche cosa non funzionava nell'impianto frenante e non poteva evitare di sbattere contro la barriera del semaforo.

Serblin in ogni caso deve ringraziare Regazzoni che con la sua assenza ha lasciato libera la March 742 della Brian Lewis ex-Gubelman. La macchina infatti veniva spogliata e la scocca veniva venduta al vicentino per tre milioni. In una notte i meccanici compivano il miracolo pur se la pioggia del giorno dopo impediva al pilota la messa a punto della nuova macchina. Qualche cosa comunque si poteva fare nel corso delle prove libere di domenica ed il vicentino con una gara tutta all'attacco riusciva quasi a fare dimenticare al pubblico la grossa delusione patita con lo stop in partenza di Brambilla.

La macchina comunque non era quella desiderata (tra l'altro montava un alettone di foggia inusitata per il vicentino) e pur sfoggiando tutto il mestiere acquisito nel corso della stagione, non poteva evitare di essere superato dai grossi calibri. Nella seconda manche imboccava un'ottima partenza al centro ed iniziava un eccezionale duello con Jabouille. Poi i crimini fatali per entrambi.

Daniele Buzzonetti

Avevamo promesso di archiviare il '74 della-rabbia FERRARI con le lettere (una selezione tra le centinaia ricevute) degli appassionati che, con rassegnazione o dispetto, hanno mal digerito il risultato del mondiale bis di Fittipaldi. Sono lettere che vanno dal dopo-Monza al dopo-Glen. E' inutile chiosarle, è inutile rispondere; l'una risponde all'altra, in pratica nella loro testimonianza di stupenda passione. Caso mai

per tutte (e non solo al sig. Paladini di Fermo, che addirittura ha espresso il suo rammarico al « Drake » per raccomandata) proponiamo la risposta che l'ing. Enzo Ferrari ha dato in via personale a quel nostro lettore. E' una risposta dura per una lettera spietata. Se non altro però dice che la « grinta » dello Sconfitto è intatta. E vale come promessa per un '75 più felice.

rari in questa corsa. E da buon ferrarista sento il dovere di dirle che mi pare da un po' di tempo a questa parte che lei abbia qualcosa contro la Ferrari. Perché signor Sabbatini? Solo perché la Ferrari non fa correre piloti italiani? Oppure c'è dell'altro? Cos'è quest'altro che lo obbliga ad essere così pungente? Io ritengo che sotto sotto debba esserci un qualche motivo serio, di quelli che forse non si sapranno mai, oltre naturalmente ad una grande delusione e rabbia per le vicende della corsa E di questo gliene do pienamente atto.

Walter Semprini - S. Giovanni in M. (FO)

Ho appena terminato di leggere il reportage di Autosprint su Monza e devo dire che sono rimasto molto meravigliato del suo articolo. Infatti avendo assistito di persona e avendo ascoltato le parole di Clay alla « Domenica Sportiva » ero sicuro che la sconfitta era da attribuirsi ad una mancata dose di fortuna. Credo a Rega: gli basta un piazzamento per ritenersi « quasi » mondiale. Ed i fatti mi hanno dato ragione.

Davide Timò - Genova

Allora è proprio vero che lei ce l'ha contro la Ferrari! Non trovo infatti risposta alcuna sulle colonne del suo giornale, alla mia dell'11 c.m. nella quale sostenevo che sotto la veste di imparzialità si nascondeva qualcosa. Ritengo che lei abbia collocato l'Alfa Romeo un gradino sopra la Ferrari; non certo per i risultati sportivi conseguiti dalla casa milanese nella corrente stagione, ma molto probabilmente perché questa ha sempre partecipato alla sua « Autosprint 500 » al contrario della Ferrari. Sono felice di come sia andata questa stagione per la Ferrari, anche se ogni tanto si è rotto qualche motore, dando l'opportunità alle ardite « penne » di Autosprint di riempire pagine, e non solo quelle, al riguardo. A prescindere dal fatto che sono pronto a scommettere con lei qualsiasi cifra (si fa per dire, facciamo L. 100.000?) che Regazzoni sarà Campione del Mondo 1974?

La salute, rinnovandole la mia stima per il suo giornale e per i servizi fotografici davvero meravigliosi; un po' meno per qualche articolo apparso negli ultimi tempi.

Walter Semprini - S. Giovanni in M. (FO)

Tanti discorsi, tante speranze finite in fumo. Ci ritroviamo dopo una annata inaspettatamente favolosa e chiaramente un gradino sopra tutti gli altri, ad aver stupidamente perso il mondiale. Ma forse perso non è la parola giusta: forse avrei dovuto dire BUTTATO VIA. Si dirà forse che noi italiani vogliamo sempre la vittoria ma vedere Rega arrancare così pietosamente fa veramente male. Adesso si cercherà qualcuno cui buttare la croce addosso, ma forse i colpevoli siamo un po' tutti. Quanti di noi appassionati avremmo pensato ad una simile fine? Ormai il guaio è fatto e ce lo siamo voluti noi: adesso è nostro dovere dinanzi allo sport riportare la 312 al titolo '75. Magari cercando di vedere dove si sia sbagliato quest'anno.

Enzo Estatico - Genova

Eravamo andati a Monza con la speranza che il cavallino rosso vencesse e già dopo i primi giri abbiamo capito che la nostra non era una speranza qualunque, eravamo sicuri che sarebbe stata una Ferrari a tagliare per prima il traguardo, non importa se Lauda o Regazzoni, dovevamo vincere e una Ferrari stava vincendo, anzi due, ma nessuna è arrivata fino in fondo.

Come può bastare dunque Merzario per consolarci, quello che ha fatto è stato certamente all'altezza delle sue possibilità, ma no, come potrebbe da solo consolarci delle tante amarezze della giornata. E poi, quelli che godono sulla sfortuna della

Egredo ingegner FERRARI, chi Le scrive è un tifoso esasperato per l'ennesima sconfitta riportata dalle Sue auto in terra d'America. Insuccesso causato proprio dalla Sua errata scelta di lasciare via libera ai suoi due piloti, favorendo Lauda, veloce ma inesperto, e non Regazzoni, altrettanto veloce e dotato d'insospettata maturità. Tutto ciò, perché è accaduto, ci si chiederà? C'è una spiegazione logica a ciò: la Sua mania (perché in altro modo non può essere chiamata) che debbano essere le Sue auto a vincere e non il pilota. E così ha lasciato che Lauda facesse di testa sua ed è successo che a Montecarlo, con due auto in testa, questi, invece di fare da tamponi fra Regazzoni e gli inseguitori, è andato a raggiungere il compagno determinando il testacoda di costui, la rottura della sua auto e la vittoria degli avversari.

A Monza, poi, dopo che a Zeltweg Regazzoni era riuscito a consolidare la sua posizione di leader in classifica, Lauda, con ancora possibilità d'inserirsi nella lotta mondiale, scattava al via velocissimo. Regazzoni in tal modo era costretto a forzare per raggiungerlo. Morale della favola, vinceva Peterson davanti a Fittipaldi che così si portava a tre punti dal nostro alfiere. Grossa delusione, ma in cuor nostro speravamo di rifarci in Canada e di vedere finalmente il tanto sospirato gioco di squadra. Malauguratamente la CSI decideva di dare a Lauda

Egredo Paladini,

comprendo come un tifoso esasperato, certamente giovane, possa scrivere accuse che decollano da inesistenti premesse. Solo un pilota che ha corso come ritengo di aver io fatto, può conoscere il valore degli « ordini di scuderia » e quanto questi siano umanamente inammissibili e come potrebbero trasformarsi in gravi scorrettezze se attuati.

La Ferrari è contenta del suo 1974, spiacente di non aver potuto ricompensare i suoi supertifosi con un risultato netto. Non si preoccupi ch'io possa operare ancora a lungo in quel posto nel quale Lei non mi considera idoneo; a 76 anni ci si alza con la morte in tasca ma trovo il tempo di rispondere a tutti anche se le lettere non sono RACCOMANDATE e la salute.

Ferrari sono sempre gli stessi. Immacabilmente. Forse non sono molto sportivo e lo sto ampiamente dimostrando, ma non riesco a sopportare la sconfitta di una macchina che tiene alti i colori dell'automobilismo italiano. Una macchina che in tanti anni ha vinto tutto quello che c'era da vincere.

Daniele Sironi - Milano

Vorrei fare presente un fatto, o forse meglio, una presa di posizione che va prendendo sempre più piede in Italia dopo la sfortuna di Monza. Da molte parti ho sentito fare un discorso di questo genere: « Ormai Ferrari non ce la fa più » « Dopo Monza abbiamo perso un tram » « addio titolo mondiale » ed anche di peggio fino ad accusare Montezemolo, Lauda e tutti quanti. La cosa mi sembra oltremodo repellente oltretutto da smidollati.

E' dunque tutto qui il tifo italiano? Ma dove è andata la grinta di tante emozionanti giornate?

Al di là di ogni possibile risultato la Ferrari deve essere appoggiata sia nella vittoria che nella sconfitta e con essa l'Alfa Romeo e tutti i nostri vecchi e giovani piloti, da Brambilla a Merzario ai giovani della F. Italia affinché l'automobilismo sportivo italiano che tanto ha brillato quest'anno continui ad essere quella leggenda che è stata da sempre.

Tiziano Pellegrini - Pisa

ENZO FERRARI

risponde così

alle accuse

i due punti negati in Inghilterra. Lauda, non ancora tagliato fuori dalla lotta, partiva come una saetta cercando la vittoria invece di favorire il compagno. Di tale errata condotta approfittava Fittipaldi che, favorito da un errore del capofila, vinceva la gara raggiungendo Regazzoni in testa alla classifica. Adesso, caro Ingegnere, io le domando perché si è arrovati all'ultima gara con l'acqua alla gola quando il campionato poteva essere vinto in anticipo con più accortezza. Forse Lei sperava che si ripetessero i fatti del lontano 1964. Ma allora c'era Bandini, e di piloti disposti a sacrificarsi per il compagno, come fece lui, non se ne trovano più. Ma forse Lei si è rifatto al detto « la fortuna aiuta gli audaci ». Giustissimo, con la differenza che l'audace non è Lei, ma bensì Fittipaldi che, con un mezzo di gran lunga inferiore, è riuscito a soffiare il campionato. Sarà contento adesso di aver dimostrato al mondo intero quanto sono forti le sue auto. I Suoi piloti sono sempre partiti alla pole position ma alla fine non hanno vinto e Lei sa benissimo che in ogni sport vince chi arriva primo. Quindi non deve consolarsi l'unanime ammirazione per le Sue auto né deve considerarsi il vincitore morale: Lei è lo sconfitto. Dispiace dirlo, ma alla Sua magnifica orchestra è mancato solo Lei, il Direttore. Distinti saluti.

Bruno Paladini
Fermo

Enzo Ferrari

...all'estrema doccia fredda del GLEN

Da mezz'ora è terminato il GP USA, il GP forse più sfortunato ed infelice della storia della Ferrari. Devo esprimere il mio rammarico (penso sia così anche per molti tifosi) nell'aver visto la Ferrari farsi sfuggire un campionato che forse, con un po' più di fortuna, già da dopo il GP di Germania poteva essere suo. Ora però il dito entra nella piaga: perché alla Ferrari non si pensava un po' più a Clay Regazzoni piuttosto che a Niki Lauda? Perché dall'inizio del campionato mondiale non si era stabilito che fosse il caposquadra? Negli altri team ciò non succedeva, vedi caso Tyrrell in Svezia.

Giuseppe Piarulli - Brescia

Lei signor Sabbatini ha scritto a più riprese che questo campionato del mondo si poteva senz'altro vincere, e anche con qualche settimana d'anticipo, senza aspet-

CONTINUA A PAGINA 20

Provata già anche la B.3 modificata

FIORANO - Con rendimento che va al di là anche delle più rosee previsioni, la Ferrari 312T, la nuova F. 1 '75, continua i suoi tests a Fiorano, ora anche con Regazzoni. Lauda garantisce che la Ferrari col cambio trasversale è molto migliore dell'altra specie perché permette una maggiore velocità di entrata in curva. Comunque ai due G.P. iniziali, del '75 (in gennaio), quelli di Argentina e Brasile, dovranno essere utilizzate ancora le B.3, però con diverse modifiche che vengono già sperimentate nella pista di Fiorano. Qui i test anche della « T » continueranno per tutto ottobre, clima permettendo, poi a metà novembre si avrà una sortita a Vallelunga e prima di Natale al Castellet.

Dalla speranza sempre viva dopo MONZA...

Se oggi sono quasi un competente in campo automobilistico lo devo a te, ma nonostante tutto non posso fare a meno di dirvi che non so per quale ragione fate di tutto per mettere Lauda sotto una cattiva luce. Mi riferisco pure a fatti recenti, come per esempio a quello di Monza, in quanto ritenevate che Lauda avrebbe dovuto fare da spalla a Rega, dopo aver dimostrato chiaramente (a mio parere) di essere il più forte pilota del mondo assieme a Peterson, e che aveva ancora tutte le carte in regola per vincere il mondiale. Anch'io nutro simpatia per Regazzoni, anche se campione del mondo avrei preferito Lauda, ma solo per il fatto che è il più meritevole.

Domenico De Luca - Salerno

In qualsiasi giornale si sprecano a tessere elogi per Niki Lauda, ora io mi domando una cosa: ma è veramente forte questo Lauda? Per me assolutamente no; quando un pilota con una macchina come è la Ferrari quest'anno si lascia sfuggire il mondiale vuol dire che è una pecora, vedi Montecarlo, Brands Hatch, Germania, Monza e infine Mosport. Ma in Canada Lauda doveva fare il gioco di Regazzoni!!! E lo abbiamo visto tutti che gioco ha fatto, quello di Fittipaldi. Ma c'era bisogno di staccare Fittipaldi, mentre sarebbe stato molto più conveniente fare da tamponi affinché Regazzoni avesse potuto raggiungere Fittipaldi e quindi superarlo. Ma in questi casi non spetta alla scuderia dare eventuali disposizioni in merito?

Pasquale Senesi - Sansepolcro (AR)

Dopo aver letto il suo articolo sul GP l'Italia, mi accingo a scriverle. Lo faccio molto a malincuore perché sono un suo ammiratore e del suo giornale, che acquisto dal settembre 1967 (prima copia del nuovo formato): non condivido le sue argomentazioni sulla condotta della Fer-

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

tare la giornata del 6 ottobre. Le ragioni della mancata affermazione andrebbe ricercata ora quindi in errori che sarebbero stati commessi durante l'anno e dalla casa e dai piloti. Ecco, io è proprio su questi due argomenti che la penso diversamente da lei: prendiamo per primo l'argomento piloti. Il grande accusato è Lauda che avrebbe infastidito il compagno di squadra Regazzoni a Montecarlo, che avrebbe sottovalutato la capacità dei meccanici di Maranello a Brands Hatch reputandoli troppo lenti a cambiare una gomma, che non avrebbe dovuto rischiare in quel modo il sorpasso di Scheckter al Nurburgring, che non avrebbe dovuto tirare tanto a Monza si da rompere il motore e farlo rompere a Regazzoni, che non avrebbe dovuto sottovalutare le bandiere gialle a Mosport si da schiantarsi contro il guardrail, e tra l'altro a Mosport è accusato anche di aver cercato di vincere la corsa senza badare a proteggere Regazzoni meglio classificato nel mondiale.

A Montecarlo per me l'errore lo ha fatto Regazzoni: Lauda era frenato da Peterson. Non è colpa di Lauda se a Montecarlo andava più forte di Regazzoni, indipendentemente dalle ragioni. Riguardo a Brands Hatch a me sembra che non sia possibile che Lauda abbia fatto un errore del genere (quello di sottovalutare le capacità dei meccanici modenesi): secondo me Lauda, quando si è accorto che il pneumatico posteriore destro si stava sgonfiando ha rischiato, proprio perché ha cercato di vincere a tutti i costi. E per questa ragione io non me la sento di tirargli la croce addosso.

Per quel che riguarda il Nurburgring sono d'accordo nel riconoscere che Lauda ha avuto troppa fretta, ed ha pagato duramente l'errore. Monza, c'ero di persona: è vero, i ferraristi tirarono, ma secondo me erano soprattutto le loro macchine che erano un gradino più in alto delle altre. Quante volte Stewart ha continuato in un GP ad accumulare vantaggio fin quasi a doppiare il secondo arrivato? Eppure tutti siamo d'accordo nel dire che Stewart è stato grandissimo, anche come tattico. Io non so chiaramente come sia andata in Canada, se le bandiere c'erano o no: se non c'erano Lauda non ha colpa, se c'erano un poco ce l'ha senz'altro, comunque ha avuto anche una bella jella a passare per primo dopo il testacoda di Watson.

Se la macchina di Regazzoni in molti G.P. ha stentato di raggiungere in prova la perfezione di quella di Lauda penso che ciò dipenda dalle molte più ore che Lauda ha passato a Fiorano a provare e non da trascuratezza ai box nei riguardi di Rega.

Se quest'anno ancora la Ferrari non ha vinto il mondiale secondo me dipende dal fatto che non era la macchina così forte come tutti ci eravamo illusi. Se lasciamo perdere Lauda, ci accorgiamo che Regazzoni non ha mai ottenuto la pole position (mi sembra) tranne che una volta che gliela hanno regalata i cronometristi. Ci accorgiamo che le prestazioni di Scheckter e soprattutto di Fittipaldi non sono state inferiori globalmente né in prova né in gara. Quindi, o si dice che Regazzoni è una schiappa (io penso il contrario) o si ammette che la Ferrari era più o meno sul piano della McLaren e della Tyrrell. La colpa di tutto è di Lauda, ma perché ci ha abituato male, ci ha illusi che fossero capacità della macchina quelle che invece erano soprattutto sue, perché ha tirato fuori dalla macchina tutto quello che era possibile ed anche qualcosa in più, fatto sì che spesso ha rotto.

Anacleto Dindelli - Arezzo

E riecoci con il classico pungo di mosche in mano. E' stato pazzesco vedere, domenica sera, quei due carretti rossi, che Ferrari non erano, trascinarsi inutilmente in mezzo ad una muta di velocissime F.1. Mai come quest'anno il tifoso ferrarista ha avuto tanti succulenti zuccherini per poi ritrovarsi, dall'Inghilterra in poi, con la sola voglia di gridare: «No, ingegner Ferrari, la sfortuna esiste, e come!». E quando la sfortuna ha deciso di farsi uomo è nato Niki Lauda.

Il suo caratterino, le preferenze anche snobbistiche nei confronti di Regazzoni, di cui certamente ha goduto (e tanto gli hanno reso!) hanno finito per rendere invisibile a molti, a voi di Autosprint in particolare. Dispiace solo che non vi siate obiettivamente accorti della sua superiorità in campo. Volete un italiano su una Ferrari; benissimo, lo vogliamo tutti. Ma conta poi molto!

Cos'è questo astio per Lauda? Perché accusare il Drake per non aver concluso con Fittipaldi? Forse che Fitti è più forte di Lauda? Assolutamente no mi pare, anzi è verissimo il contrario.

E Regazzoni è sullo stesso piano di Fittipaldi (fortuna a parte, certo).

Adesso, se non erro, dovrebbe arrivare il '75 ed io sarò sempre più ferrarista e laudista.

Questo campione è destinato a vincere, fatevole amico poiché, spero, quest'altro anno ne dovrete scrivere di elogi per lui.

Domenico Schierrano - Pinerolo (TO)

Si è concluso (amaramente) il campionato mondiale piloti F. 1. Dopo aver letto attentamente durante l'intero anno le vostre opinioni ed i commenti (non sempre condivisi), vorrei anch'io dire la mia. Ritengo che la vera rivelazione del campionato sia stato Lauda che più di ogni altro meritava di conquistare il titolo iridato, per i meriti suoi e della macchina. Non si può essere di diverso avviso osservando bene i risultati del 1974. Per ben 10 volte (o 9) su 15 gare Lauda ha ottenuto la «pole position»; ha percorso ben 340 giri (circa) in testa su poco più di mille complessivi; nelle sei gare che è riuscito a concludere ha ottenuto 2 primi posti, 3 secondi ed un quinto ed i risultati sarebbero stati notevolmente migliori senza l'incredibile sfortuna che lo ha accompagnato nella seconda parte del campionato. Detto questo non riesco proprio a comprendere cosa dovrebbe fare un pilota per avere le incondizionate lodi, di Autosprint. Sì, d'accordo, anche Lauda ha commesso errori (e non poteva essere altrimenti), ma l'aver sempre dato maggior rilievo ad essi anziché ai notevoli meriti, mi sembra che non si addica ad un giornale che si definisce obiettivo, anche se in un certo senso si può capire il vostro disappunto per la presunta «usurpazione» del posto Merzario in Ferrari.

Tengo a precisare infine che non sono particolarmente «tifoso» di Lauda, ma solo un lettore che si ritiene veramente obiettivo.

Antonio Palmucci - Udine

Se domenica mi è dispiaciuto vedere Clay lottare con molta sportività contro la sua macchina, quello che mi ha amareggiato di più è il vedere come la Ferrari ha impostato le sue corse a partire dal GP d'Austria. Premetto che sono un supporter di Niki Lauda però mi pare sia logico ammettere che Regazzoni a partire dal Nurburgring, dove ha vinto da dominatore, avrebbe dovuto essere curato di più: il titolo la Ferrari se lo è lasciato sfuggire a mio avviso, proprio al Ring, quando ha permesso ai suoi piloti e in particolar modo a Niki di continuare a far corsa secondo i propri interessi.

Con l'augurio che la Ferrari abbia tratto lezione da questa stagione che è stata a dir poco esaltante, che poteva concludersi con il titolo, speriamo che per l'anno venturo la politica della casa sia più accorta.

Ivan Rosso - Torino

Era bastato vedere due GP (Belgio e Montecarlo) per comprendere come — di quel passo — nessuno dei due piloti ferraristi avrebbe vinto il titolo. Purtroppo i fatti mi hanno dato ragione. E più cocente si fa la delusione pensando che soli tre punti dividono il campione del mondo dal secondo classificato. Quanti punti buttati al vento, quanti non tolti agli avversari, quante condotte di gare all'insegna dell'improvvisazione tattica o senza tattica alcuna. E quanta superbia!

Il Capaneo di Maranello meglio farebbe a dire, come quello dantesco: «Qual 'i fui vivo, tal son morto», ossia «imboccata una strada, quella deve essere». Splendido esempio di coerenza con buona pace per tutti. Fittipaldi compreso.

Cesare de Felici - Bresso (MI)

«Sgonfiata» la «congiura»

Allego articolo del Corriere della Sera datato martedì 8 ottobre 1974, firmato da Lorenzo Pilogallo. Lascio a voi l'interpretazione almeno pazzesca di quanto afferma questo «giornalista».

Federico Parigi - Firenze

P.S. Questo signore dovrebbe scrivere romanzi gialli d'appendice e non articoli sportivi su un quotidiano.

Ogni commento risulterebbe inutile per l'articolo che vi allego. Mi meraviglio di non aver trovato un accenno al «fatto» sul n. 41 di AUTOSPRINT.

Anonimo - Avellino

Sono rimasto di stucco dopo aver letto l'articolo di Lorenzo Pilogallo che aveva per titolo «La congiura di Maranello» pubblicato a pag. 21 del Corriere della Sera. Passato lo stupore iniziale, mi chiedo se è possibile che veramente siano successe tutte quelle cose. Sarei molto

Secondo me la Ferrari ha perso il mondiale nella bagarre iniziale tra i due piloti (Rega e Lauda) a Montecarlo. Perché se Regazzoni avesse fatto passare Lauda non dico al 1. giro, ma al 2. o 3. come andarono le cose a Montecarlo Regazzoni avrebbe vinto agevolmente, ed avrebbe avuto nove punti in più. L'errore di Brands Hatch non avrebbe comportato nulla, anche se non sarebbe dovuto succedere, perché o si ha fiducia nella propria «crew» o non la si ha: Lauda non l'ha avuta!

Si giunge così al secondo grossolano errore di questo più che mai appassionante mondiale. Al GP d'Italia non ho capito che interesse aveva Regazzoni di tenere il passo del suo compagno di squadra Lauda! L'unico guadagno è stato quello di rompere il motore (anzi due motori). C'è stata sì tanta sfortuna, ma anche poco cervello, e non mi si venga a dire che Fittipaldi è stato fortunato! E' stato solo capace di far ragionare il suo cervello dove non arrivava la macchina! Ciò, mi rincresce dirlo, non sono stati capaci di farlo alla Ferrari, e i loro due piloti.

Gianfranco Solmi - Roma

Pur con tutte le attenuanti derivanti dai vari incidenti e rotture della vigilia e pure concedendo il beneficio delle attenuanti generiche dalle macchine di Maranello al Glen potevano aspettarci tutto, fuorché ciò che si è verificato. Nemmeno le grosse campane di casa Ferrari, che già una settimana prima del GP pur non dicendo chiaro e tondo di mettere l'animo in pace, hanno ben fatto sapere che, a prescindere da quello che sarebbe successo, e che poi abbiamo visto, TV svizzera permettendo, grazie alla ottima iniziativa di AUTOSPRINT, le Ferrari avevano dimostrato senza ombra di dubbio la loro superiorità lungo tutto l'arco della stagione e che ciò avrebbe dovuto in ogni caso bastarci.

Ma ulteriore conferma al nostro dubbio ce l'ha fornita il diplomatico Luca, che con la sua viva voce, pochi minuti dopo la conclusione del GP ci ha espresso la sua speranza che da Bologna non fossimo rimasti troppo male, dicendo che tutto era da attribuirsi agli ammortizzatori anteriori e al fatto che le vetture e tutto il materiale era arrivato un po' stanco a quest'ultimo appuntamento, insistendo però forse un po' troppo sul fatto che i pneumatici erano perfettamente integri e che nulla era da addebitarsi ad essi.

Maurizio Ricci - Ravenna

Sì, lo ammetto a testa alta sono uno dei rarissimi tifosi italiani di Fittipaldi. La mia simpatia verso il pilota brasiliano non è di ieri, ma risale alla vigilia della stagione '72, quando Emerson «spariva» dietro a nomi tipo Stewart, Ickx, Andretti ecc.

Tra i parenti, conoscenti e alcuni amici sono sempre stato considerato come un mezzo traditore: non dico poi quest'anno, l'anno della riscossa della Ferrari, dove ogni risultato di Emerson era considerato acquisito solo con la fortuna, e mai sfiorò il pensiero ad alcuno della sua vera abilità. Mi consolavo però credendo che simili esagerazioni fossero tipiche della nostra giovanissima età, ma quando ho sentito che un «super DS» faceva simili ragionamenti mi sono cadute le braccia.

Comunque ora mi sembra un po' troppo facile, se non addirittura stupido, dire che anche il secondo casco iridato di Fittipaldi sia stato vinto per fortuna. Sulla distanza di ben 15 gare non basta la fortuna, ci vogliono intelligenza, bravura e un minimo di macchina competitiva.

Questi miei appunti non sono per il vostro ottimo giornale, che è il più impar-

ziale in Italia, ma per tutti coloro che non credono nella vera bravura di Fittipaldi.

David Agus - Roma

Da 5 minuti è terminato il G.P. degli USA. Devo dire che ho provato una cocente delusione quando ho visto che la macchina del «cavallino rampante», la macchina che rappresenta l'Italia, ha ceduto alla McLaren di Emerson Fittipaldi. Fortuna? Bravura? Opportunismo?

Un po' di tutto questo. Di fortuna Emerson ne ha avuta molta, ma ha dimostrato di essere tra i migliori piloti di F. 1. Il pilota che avrebbe meritato questo titolo è Niki Lauda, che vuoi un po' per sfortuna, un po' per le sue imprudenze si è giocato il titolo di campione del mondo.

Qualcuno gli ha anche criticato di non avere aiutato Regazzoni durante gli ultimi G.P. decisivi, ma bisogna ricordare che non è certo facile poter fare gioco di squadra nell'automobilismo quando si è lanciati a 300 all'ora.

Lettera firmata - Milano

Secondo me che seguo tutti i tipi di corse automobilistiche da ormai 8 anni, i momenti sfortunati decisivi sono stati due: il primo ha coinvolto Regazzoni a Monaco dove se fosse stato un po' più freddo, ed avesse quindi vinto, avrebbe posto una ancor più seria ipotesi sul titolo; il secondo ha coinvolto Lauda a Brands Hatch, dove, trionfando, si sarebbe trovato decisamente in posizione anche psicologica più favorevole.

La Ferrari dunque, è tornata grande, tuttavia spero proprio che, come negli anni in cui siamo andati vicini al titolo sono poi seguite stagioni disastrose (vedi '68 e '69, '70 e '71) nel prossimo anno la Ferrari non debba segnare ancora una volta il passo.

Ezio Romanut - Udine

Fittipaldi ha vinto e Ferrari ha perso. Ed invece hanno vinto entrambi, mentre Fittipaldi si è laureato campione del mondo la Ferrari ha vinto la palma iridata della protagonista. Autosprint n. 2 corrente anno: «La Ferrari ha concluso una stagione deludente (73) per Lauda e Regazzoni rimane solamente l'incognita della macchina che è da verificarsi sul campo. Andando a colpo sicuro (salvo naturalmente qualche... Milan) le squadre da scudetto sono Lotus, McLaren, Brabham, Surtees ed anche Tyrrell (tanto nomi). La Ferrari è esclusa, si preferisce persino una Surtees, si aggiunge in extremis una Tyrrell. Stando a quella classifica la Ferrari, anche se non proprio esattamente può essere considerata una Lazio, ma di Milano ce ne sono ben quattro di cui il nero è la Lotus e uno è addirittura da retrocessione, tanto è vero che ha perso prima Pace e poi Mass, vedi Autosprint n. 40.

Ora questa mia vuole solo dimostrare che Ferrari ha vinto la battaglia più importante, quella tecnica: 9 posizioni al palo, eccetto tre gare completamente negative sotto tutti i punti di vista, quando si sono fermate, conducevano da dominatrici per completare con tre meravigliose vittorie senza ombra di dubbio, non conquistate sulle disgrazie altrui.

Se la Ferrari avesse vinto sarebbe stato anche un grosso premio per l'industria automobilistica italiana e per la situazione interna così aggravata da una politica anti auto, sicuro capro espiatorio degli errori politici.

Colgo l'occasione per salutare e ringraziare di aver sempre detto pane al pane e vino al vino cose che oggi danno fastidio molto a certi uomini di potere che ci amministrano.

Roberto Gudo - Treviso

Il GP degli USA che ha visto la consacrazione del pilota più «fortunato del mondo» è terminato da un paio d'ore, ma la mia rabbia non è ancora sbollita. La rabbia di vedere la Ferrari perdere, dopo un'annata che ha visto la «rossa di Maranello» la più forte F. 1 nel mondo. La rabbia di veder vincere l'odioso «Topo». Di una cosa l'Enzo di Maranello può star certo, che la sua macchina è stata battuta solo da una valanga di sfortune, e che rimane e rimarrà la più forte!

Alessandro Turchi - Salerno

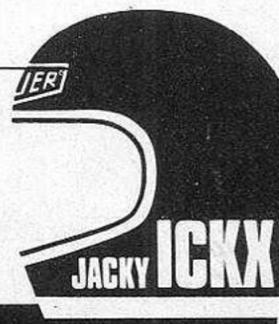
Vorrei complimentarmi per l'obiettività del vostro articolista Franco Lini, per aver finalmente riconosciuto, sebbene in poche righe, i meriti di Emerson Fittipaldi che è senza dubbio il miglior pilota di F. 1. Trovo al contrario piuttosto meschine le dichiarazioni dei due piloti della Ferrari che lo accusano di essere solo fortunato, cercando così un paravento per nascondere la loro inferiorità.

Infatti secondo me il brasiliano è superiore non solo come classe e intelligenza di guida in gara, ma anche nel trovare l'assetto dell'auto, nel capirne i difetti e correggerli durante le prove.

Sidney Molina - Milano

E' stata una legge fisica che ha detto NO alla FERRARI

Copyright per l'ITALIA



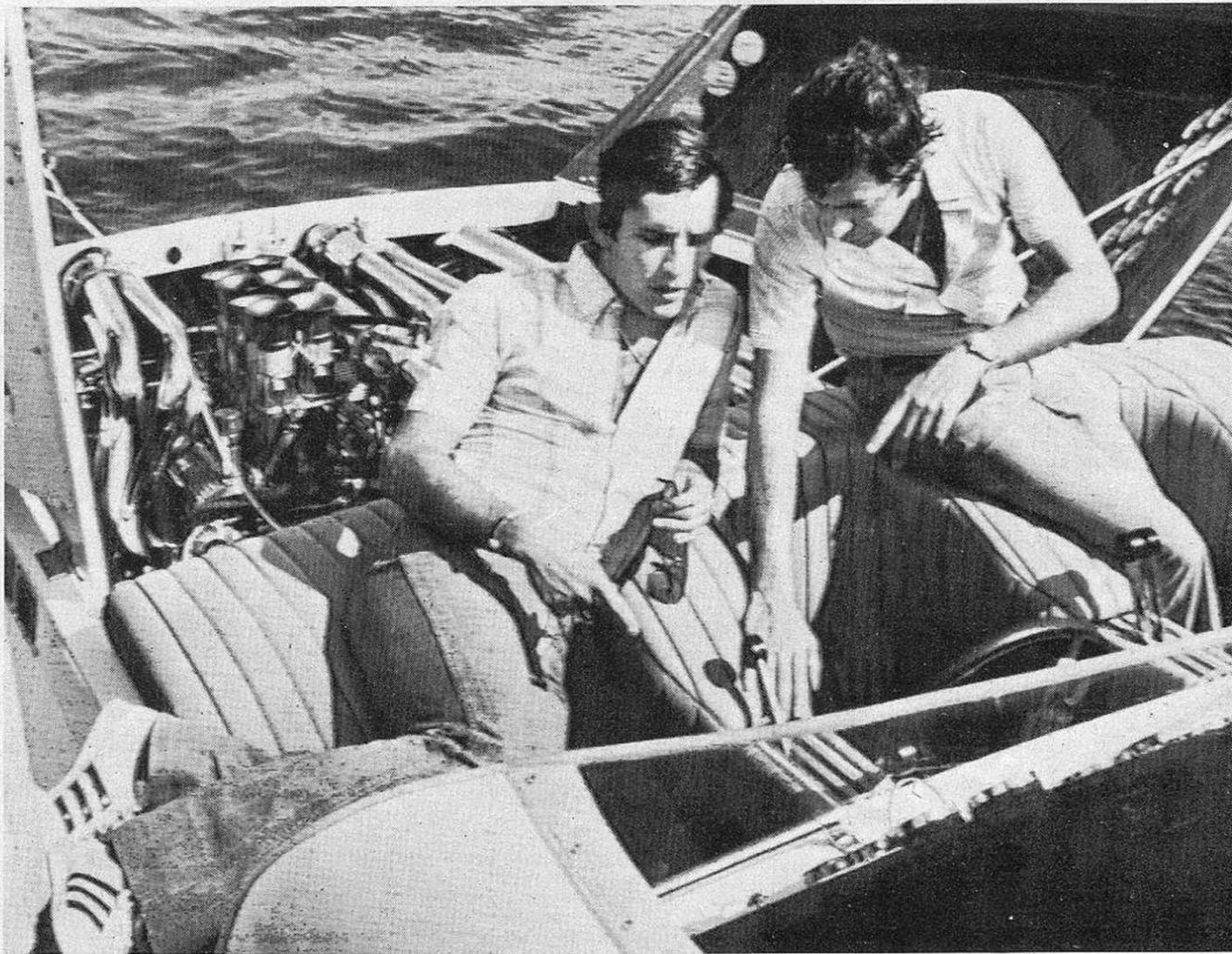
Credetelo o no, ma a Watkins Glen la mia 72 adava meglio di quella di Ronnie Peterson e dopo un ultimo intervento durante la notte dal venerdì al sabato andava persino molto bene. Mi sono dunque trovato alla partenza del Gran Premio degli Stati Uniti con un entusiasmo che non avevo più provato da molto; ne avevo anche un po' troppo, perché al settimo giro ho toccato il guardrail. Nulla di grave, poiché ho potuto rientrare allo stand, ma i danni erano troppi tuttavia per poter continuare la corsa.

La mia stagione 74 è dunque finita nello stesso modo in cui si era svolta. Impedito di correre mi trovavo ai primi posti per seguire la quindicesima ripresa del campionato del mondo il meno che si possa dire è che è finito bruscamente e che la « suspense » promessa e gustata in anticipo da tutta la stampa sportiva è rapidamente svanita. Che Emerson Fittipaldi sia pienamente degno del suo secondo titolo mondiale non pone nessun dubbio, ma la disfatta di Clay Regazzoni in vista della « Terra Promessa » mi ha causato molto dispiacere perché Emerson sarà verosimilmente ancora campione del mondo. Mentre che per Clay Regazzoni che diventa pian piano un veterano, la stagione 1974 rappresentava forse l'ultima possibilità di coronamento di un uomo molto simpatico e che meriterebbe di essere meglio conosciuto e più apprezzato. Ma Clay Regazzoni non ha il dono di fare pubblicità a se stesso.

Per questo ragazzo, la cui carriera è stata ben meno facile di quanto si pensa, fra l'altro perché la sua indomabile foga naturale lo metteva talvolta in situazioni difficili o spinose, il titolo mondiale che gli sorrideva per la prima volta sarebbe stato la ricompensa meravigliosa di un magnifico sforzo sportivo sostenuto per tredici anni. Alla testa della classifica dal GP del Brasile sino al GP del Belgio, poi una seconda volta dopo il GP di Francia, e poi una terza volta ancora dopo la sua vittoria magistrale del Nurburgring fino al GP del Canada, ha avuto dunque tutto il tempo di sperare, di consolidare la sua speranza di misurare il trionfo che pareva aspettarlo. Immagino senza difficoltà le ore che ha vissuto durante la stagione (ma soprattutto dopo Mosport), i suoi pensieri alla partenza del GP negli Stati Uniti, e l'oppressione che ha dovuto provare quando il « Dio dello sport » si è bruscamente staccato da lui questo eccellente sportivo non meritava una tale scarica di colpi della sorte.

Ferrari non la meritava nemmeno, e la sua sconfitta mi dà lo stesso dispiacere perché non si deve credere che la nostra separazione — che era diventata inevitabile — abbia spezzato i legami affettivi che ci univano. Il commendatore è un uomo al quale voglio bene e che rispetto sinceramente, e ho sempre apprezzato le grandi qualità dei suoi collaboratori. Anche su di una altra orbita, ho condiviso per l'intera stagione le speranze di Maranello, queste speranze che non erano altro in fondo che la continuazione delle mie proprie speranze dei quattro anni precedenti. Avevo tanto desiderato, tanto sperato portare ad Enzo Ferrari la gioia del trionfo; quello di Clay Regazzoni sarebbe stato in un certo modo il coronamento anche dei miei sforzi.

Ma temo sinceramente che sia necessario ammettere oggi che lo svantaggio del peso del carburante richiesto dal motore Ferrari sia insormontabile. Perché la stagione appena terminata sembra aver stabilito che se i cavalli supplementari introdotti nel motore fra '73 e '74 permettono ormai alla 312B/3 di prendere la testa alla partenza a dispetto di questa carica eccessiva, essa mette comunque a dura prova,



Anche se poi non è stata fatta la corsa, Ickx si era coscientemente preparato per la Miami-Nassau « off-shore ». Eccolo seguire attentamente le istruzioni di Cesare Fiorio, d.s. del team Martini

ancora più che ai miei tempi, le sospensioni ed i pneumatici. Con gli effetti che si sono osservati a parecchie riprese quest'anno e particolarmente a Watkins Glen. E un po' come se Ferrari urtasse il muro di una legge fisica.

La cosa che io vorrei è che tutti gli sportivi italiani comprendano bene, quale che sia il loro comprensibile disappunto, che se la Ferrari e i suoi piloti sono stati vinti ancora una volta dall'avversità, ancora una volta si sono ben battuti e che il loro valore, allo stesso modo che il brio delle 312B/3, ha svegliato degli echi dappertutto nel mondo, creando un immenso movimento di simpatia in favore dell'Italia.

Più fatalità che reti o guardrails

Ed ecco che la stagione 74 si chiude su un nuovo lutto. Helmut Koinigg era un ragazzo particolarmente gaio e cordiale. Ma aveva anche una profondità d'animo realmente impressionante, inseguiva ardentemente un bel sogno, senza nulla trascurare perché diventasse realtà. Uscito a forza di braccia dalla Formula VW, poi dalla Formula Super VW, praticando la vettura da turismo e senza sdegnare nemmeno la Coppa Mexico, era emerso quest'anno col suo arrivo nella squadra Porsche - Martini del campionato del mondo dei costruttori. Aspettava il suo momento magico, John Surtees glielo aveva dato ed egli aveva mostrato una reale maestria fin dal suo primo Gran Premio a Mosport.

A Watkins Glen, la sua vettura non ha lasciato nessuna traccia di frenaggio. Koinigg era rimasto senza freni? O è stato abbagliato dal sole verso il quale si dirigeva? Bisogna dedurre, mi sembra, da questo dramma, che la GPDA non fa

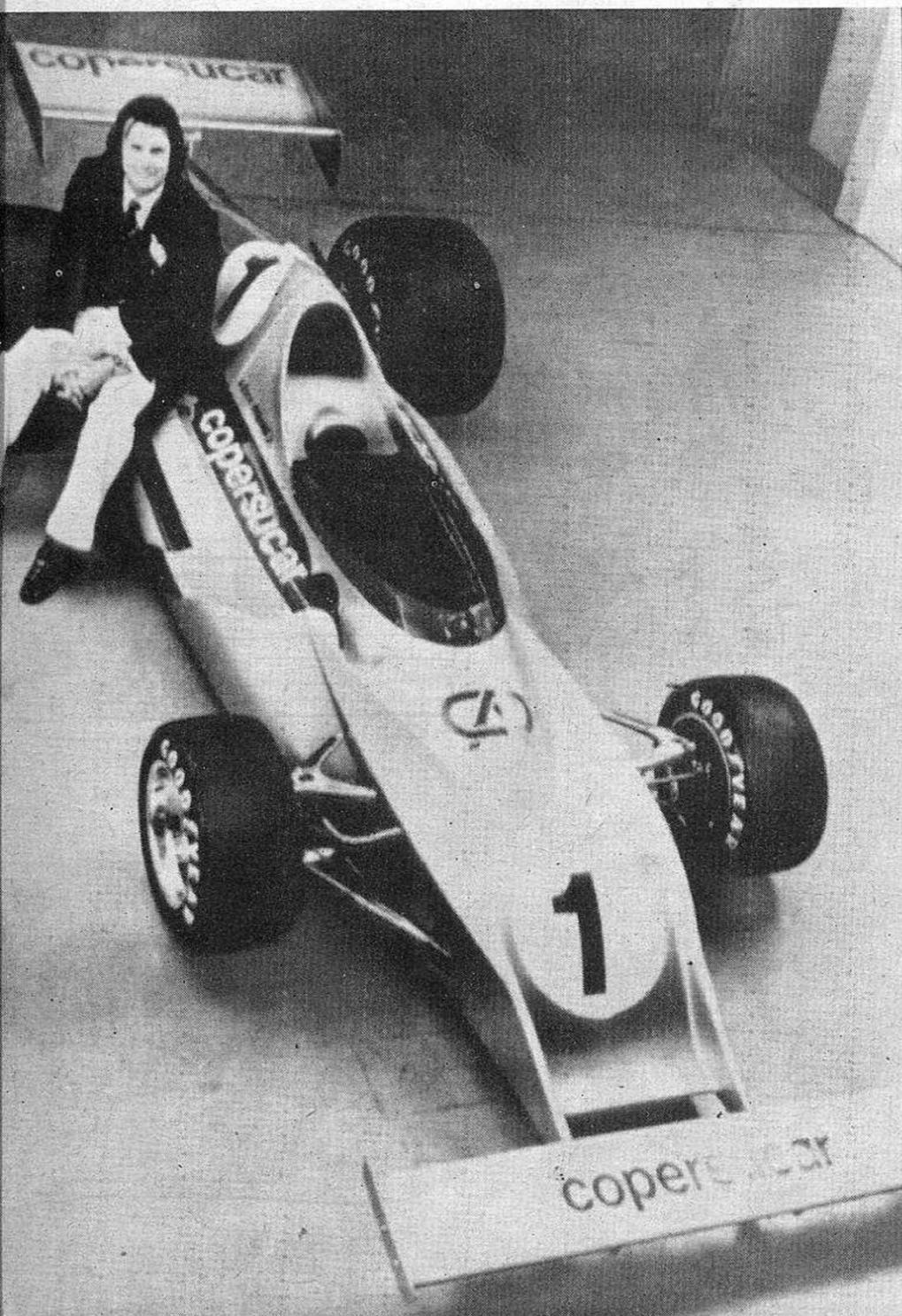
bene la sua parte, perché mi pare inammissibile che i suoi delegati, incaricati di controllare lo stato della pista di Watkins Glen, non abbiano visto o abbiano tollerato che delle barriere di protezione siano state poste ad un livello tale che una monoposto potesse passarvi sotto.

Comprendiamo tuttavia che, anche se questo non fosse successo, Helmut Koinigg non sarebbe verosimilmente potuto sfuggire alla morte di François Cevert l'anno scorso. Cosa che porta oggi la GPDA a riconsiderare la sua posizione e a richiedere di nuovo le reti che erano state adottate dopo la catastrofe di Le Mans, su iniziativa di John Hugenholtz, direttore del circuito di Zandvoort, e di cui Jackie Stewart aveva chiesto e ottenuto la soppressione dopo la morte di Piers Courage. E' vero che Stewart stesso, dopo aver voluto dei guardrails dappertutto si è messo a chiedere dei muri, come ad Indianapolis, nel momento in cui gli immensi investimenti che richiedevano i guardrails erano stati consentiti. Ma reti, guardrails o muro valgono l'uno meno dell'altro.

Gli inglesi hanno adottato il motto automobilistico seguente: « Dimmi che incidente avrai e ti dirò se devi o no portare la cintura di sicurezza ». Si potrebbe parafrasarlo in questo modo, all'attenzione dei grandi fanatici della sicurezza dei circuiti: « Dimmi che incidente succederà e ti dirò se bisogna prevedere reti o guardrails ».

Di sicuro, preferiremmo tutti che questo problema potesse avere una soluzione, unica, chiara e netta. Ma non è il caso e non penso che lo sia mai. Bisogna dunque, mi pare, considerare la questione con un certo fatalismo. Perché solo l'accettazione del destino permette di vivere liberamente.

Jacky Ickx



Wilson Fittipaldi posa orgoglioso con la sua Formula 1, che inizierà i collaudi questa stessa settimana

Quel che è curioso, ed anche molto apprezzabile, è che l'appoggio finanziario della Copersucar a Fittipaldi non può essere inteso come una delle operazioni di « sponsorizzazione » abituali, perché in sostanza il nome della Copersucar non dice niente al pubblico, non essendo una marca di un prodotto in vendita. Lo zucchero, ed anche gli altri prodotti collaterali (alcool, ecc.), che viene venduto dalla Copersucar ha parecchi nomi differenti, che sono quelli delle varie marche. Quindi la nuova squadra, con la sua presenza nelle corse, non farà della pubblicità diretta a qualcuno di ben individuabile, ma genericamente allo zucchero brasiliano. Sarà cioè una specie di ambasciatrice di questa attività produttiva del paese, quale immagine generica. Ecco perché l'iniziativa, che comporta uno stanziamento rilevantisimo (nessuno dice cifre, ma il programma costerà parecchio, vicino al milione di dollari in due anni) ci appare particolarmente apprezzabile, sotto l'aspetto di una solidarietà nazionale che invidiamo.

Così, con l'apporto della Copersucar, Wilson Fittipaldi ha potuto dare corpo concreto alla sua idea di costituire una squadra nazionale, ed adesso il progetto è diventato realtà. Torneremo sull'argomento, ma intanto diciamo che l'iniziativa merita di essere seguita con attenzione, perché si tratta di una cosa concretamente molto seria. Dal punto di vista programmatico ed organizzativo e da quello tecnico.

La macchina che ci è stata presentata è molto interessante. E lo vedete osservando la fotografia, che dà il senso della realtà meglio delle descrizioni. Il giovanissimo tecnico che è alla base del progetto, Ricardo Divila, ha delle idee ben precise in testa, ed intende applicarle.

Ci ha mostrato una macchina che a nostro avviso dice che è stata imboccata la buona strada per giungere a prestazioni elevate, partendo dagli elementi che oggi sono comuni alla maggioranza delle monoposto. Motore, cambio, gomme, sono

L'identi-kit della COPERSUCAR F. 1

- **Monoscocca** in lega leggera ● **Serbatoio carburante**: uno centrale alle spalle del pilota con capacità di 60 litri e due laterali di 65 litri ● **Motore** Cosworth DFV ● **Cambio** Hewland TL 200 5 velocità, trasmissione con semiasse a giunti di scorrimento e giunti universali ● **Raffreddamento** con radiatori acqua gemellati posti dietro il cambio, capacità 13 litri; raffreddamento olio con due radiatori capacità 10 litri ● **Sterzo** a pignone e cremagliera ● **Sospensione anteriore**: triangolo superiore regolabile attraverso un braccio che sposta il bilanciamento, sospensione a progressività variabile; **altezza** della sospensione variabile pur mantenendo la stessa geometria. Barra stabilizzatrice tubolare, triangolo inferiore regolabile. **Ruote** da 10", diametro 13" ● **Sospensione posteriore**: braccio superiore regolabile, due bracci inferiori paralleli regolabili, barra stabilizzatrice, ammortizzatori coassiali con le molle. **Ruote** da 18", diametro 13" ● **Freni**: anteriori sulle ruote, posteriori alla uscita del cambio ● **Dimensioni**: - **Passo**, metri 2,41 (alternativamente 2,35); **carreggiata anteriore** 1,50 (1,40); **carreggiata posteriore** 1,50 (1,60); **lunghezza totale** metri 4,60 ● **Peso** kg 590; **larghezza massima** della carrozzeria 1,05; **distribuzione pesi**: 36 anteriore, 64 posteriore.

uguali per tutti, e quindi occorre cercare qualche via per giungere a prestazioni teoricamente superiori. La strada era quella della aerodinamica, e Divila l'ha presa, convinto (a ragione) che soltanto in questo campo sia possibile fare del nuovo per poter andar forte.

Così, almeno sul primo esemplare, ha adottato soluzioni classiche per quanto riguarda la strutturazione ed i cinematici, ma ha dato una spinta in avanti nello studio delle forme esterne. In funzione delle prestazioni velocistiche ma an-

Doppia festa per il clan FITTIPALDI: corteo trionfale e battesimo della monoposto

La dolce F. 1

DALL'INVIATO

SAN PAOLO - Dolce settimana per i Fittipaldi. Di ritorno dagli Stati Uniti dopo la conclusione del campionato mondiale, Emerson ha avuto a San Paolo una accoglienza spettacolare e calorosissima, superiore a quella che nel 1972 fu organizzata per festeggiare il suo primo titolo di campione del mondo.

Dall'aeroporto di Congonhas al centro della città è stato un corteo grandioso, quello che ha accompagnato Emerson Fittipaldi per le vie della grande San Paolo. Centinaia di automobili e di motociclette, a scortare il camion sul quale Fittipaldi e sua moglie erano in piedi a rispondere agli applausi pieni di entusiasmo. Diecine di chilometri a passo d'uomo, con tanta folla a far ala al corteo, e coriandoli gettati dalle finestre quando il corteo è uscito dalla autostrada urbana per immettersi nelle vie del centro.

L'eco dei festeggiamenti a Fittipaldi era ancora avvertibile, attraverso i giornali e le riviste che già la famiglia Fittipaldi era di nuovo in primo piano nelle cronache brasiliane. E stavolta addirittura in forma solenne ed ufficiale, perché la cerimonia che ha coinvolto i Fittipaldi si è svolta nella grande sala del parlamento brasiliano, a Brasilia, ed il personaggio principale è stato nientemeno che il presidente della repubblica, Ernesto Geisel.

L'avvenimento era la presentazione ufficiale della monoposto costruita da Wilson Fittipaldi, prima macchina da corsa, della massima categoria ad essere prodotta in Brasile. Avvenimento importante di per se stesso, perché significa l'ingresso della nazione sudamericana tra i paesi che sono rappresentati nelle corse del campionato mondiale.

Abbiamo detto che la settimana dei Fittipaldi è stata « dolce », e dovete intendere l'espressione non soltanto in senso figurato. Dolce perché non si può utilizzare altro termine, visto che a rendere possibile la realizzazione del progetto ambizioso di costituire una squadra brasiliana di Formula Uno è stato lo zucchero, quello zucchero brasiliano di canna che è una delle principali risorse economiche del paese, insieme col caffè.

Il nome della macchina, infatti, è dato dalla COPERSUCAR, una delle maggiori organizzazioni economiche brasiliane. E' una organizzazione consorziale dei produttori di zucchero dello stato di San Paolo, che raggruppa 89 produttori e che rappresenta la metà della produzione di zucchero del Brasile.

che della stabilità, che sono elementi utilissimi alle prestazioni. La macchina non ha nulla di mostruoso, ma è chiara la tendenza alla eliminazione di quelle « passività » che sono implicite nelle monoposto attuali. Gli scopi che Divila si è proposti sono chiaramente quelli della riduzione della sezione frontale, che resta pur sempre mortificata dalle ruote esterne, e quelli della penetrazione.

Già così come è adesso la macchina si presenta benissimo, sotto questo punto di vista, ma scommetterei che quella che vedremo in gara, già in gennaio in Argentina, sarà differente, perché Divila ha parlato molto di « qualcosa che attenui, se non elimini, gli effetti negativi delle turbolenze dovute alle ruote ». Ed a mio avviso ciò significa che egli sa già cosa fare per arrivarci. In altre parole vi diciamo che la macchina che è stata presentata è un « camuffamento » temporaneo, tale da non offrire in pasto ai concorrenti elementi che possano essere sfruttati subito, ma che in realtà altre soluzioni aerodinamiche, più efficaci, saranno adottate nella realtà delle corse.

Intanto sottolineiamo le caratteristiche principali delle forme tali quali le vedete.

Con la posizione molto bassa del pilota, dovuta al particolare disegno della scocca, è stato possibile eliminare del tutto le appendici aeree superiori, specialmente la presa d'aria del motore, che è stata ricavata all'interno del roll-bar di sicurezza. La conseguente riduzione dell'ostacolo all'avanzamento di questa parte della macchina è apprezzabile.

Poi viene la forma della parte posteriore, completamente racchiusa dalla carrozzeria, ad aumentare gli aspetti positivi di questa macchina. E' stato possibile con la sistemazione dei radiatori nella parte di coda, con leggero scapito di quella voga dell'accentramento dei pesi tra gli assi che oggi è la tendenza di tutti. Secondo il progettista, però, la quindicina di chili di peso spostato all'indietro è largamente compensata dagli altri vantaggi.

Il risultato finale è quello di forme piacevoli ma soprattutto effettivamente funzionali, e le prove effettuate al tunnel dagli specialisti della industria brasi-

liana dell'aviazione lo hanno confermato. Adesso occorre vedere se i risultati effettivi su strada, che verranno dalle prove che cominciano la settimana prossima, confermeranno quelli di laboratorio. In ogni caso è certo che il lavorare su questa strada appare come il sistema più razionale per giungere ai risultati voluti.

Il programma della squadra è chiaro. Correre in tutte le prove del campionato mondiale 1975, con pilota Wilson Fittipaldi, per giungere alla messa a punto definitiva della macchina. I mezzi ci sono, poiché la squadra ha già comprato cinque motori Cosworth e quattro cambi Hewland, oltre a disporre di concrete attrezzature. La squadra è stata formata bene anche dal punto di vista umano. A seguire la realizzazione del progetto è

La squadra « FITTI »

- **Presidente** Wilson Fittipaldi jr. ● **Direttore** Thomas Hardmeier ● **Progettista** Ricardo R. Divila ● **Disegnatore** Odilon Costa Franco jr. ● **Responsabile della costruzione** Yoshiatsu Itoh ● **Pilota titolare** Wilson Fittipaldi jr. ● **Pilota di riserva** Alex Dias Ribeiro ● **Direttore sportivo** Joaquim Ramirez.

stato chiamato il giapponese Itoh, che era alla Lotus, ed a capo della squadra è stato designato Jo Ramirez, che è uno degli uomini più esperti del settore.

Insomma, c'è tutto per riuscire. Le ambizioni sono grandi: fare una stagione sperimentale e poi puntare molto in alto. Il 1976, se tutto va bene, dovrebbe essere l'anno della squadra brasiliana. E potrebbe darsi che a dar man forte alla gente attuale arrivi addirittura Emerson Fittipaldi, se non rinnoverà il contratto con la Texaco-Marlboro, che scade nel 1975. Comunque vada, adesso la presenza brasiliana è concreta. E il suo avvenire, con lo zucchero della Copersucar, appare dolce.

Franco Lini



La drammatica notte polare al crocicchio del lago TUDOR (con la super-sfortuna FIAT)

Un panino stava per tradire anche MUNARI

A Monza, Ariele Mannucci si è precipitata da Andruet per annunciarli la vittoria di Mario e di Sandro Munari al Rideau Lakes, con la Stratos 2 valvole che il francese avrebbe dovuto usare proprio al Giro d'Italia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SMITHS FALLS - A Ormsbj, crocicchio con quattro case, nella regione del Lago Tudor, due sole squadre di assistenza erano in attesa, alle 3,30 di una notte polare, fra la 19. e la 20. prova di velocità, praticamente a metà gara. La Fiat e la Lancia stavano attendendo le rispettive vetture: Paganelli-Russo, al comando in quel momento, i canadesi Perusse-Bellefleur, in sesta posizione; Munari-Mannucci e Lampinen-Davenport, rispettivamente secondi e terzi con poco più di un minuto di ritardo.

Le due forti squadre italiane erano rimaste prive di una vettura ciascuna fin dalla terza prova speciale, dove Alen-Kivimaki rompevano la sospensione posteriore destra della loro Fiat 124 spider per l'urto contro una grossa pietra e Pregliasco-Garzolio accusavano la rottura della cinghia di distribuzione sulla Beta coupé 16 valvole. Gli antagonisti più seri degli italiani non si erano dimostrati pericolosi e ormai staccatissimi, non costituivano alcuna minaccia, tanto più dopo l'abbandono della Porsche Carrera dei polacchi Zazada-Dobrzanski, causa un attacco di influenza con forte febbre del navigatore.

La gara di Paganelli-Russo era stata fino a quel momento molto bella e veloce e le loro Fiat sembrava funzionare a meraviglia. Munari-Mannucci, da parte loro, avevano dei problemi di stomaco, poiché un panino aveva intossicato il povero Sandro che lamentava dolorosi crampi e debolezza, per cui si staccavano procedendo con fatica, dopo essere stati al comando dopo la settima prova speciale. Per contro la loro Stratos non lamentava alcun inconveniente. Nessun problema per i nordici Lampinen-Davenport, che guidavano con una certa cautela dovuta alla notizia dell'abbandono di Pregliasco con una vettura identica. I locali Perusse-Bellefleur procedevano non molto velocemente, fra l'altro attardati da un paio di forature.

Tutti gli altri erano ormai spettatori, e solo l'inglese Culchet a 7', con una Austin Marina, poteva approfittare di

qualche magagna delle vetture italiane. Ancora più staccati i francesi Chasseuil-Rouget, con una Alpine, non molto a loro agio su questi sterrati alla finlandese.

La svolta decisiva di questo Rideau Lakes Rally avviene attorno al Lago Tudor, nelle due prove che portano su a Ormsbj. Nella 18. prova, una delle poche dal fondo molto brutto, la Fiat 124 spider di Perusse si fermava con la trasmissione rotta e anche l'Austin di Culchet abbandonava con grossi problemi al cambio. Nella prova successiva, Paganelli-Russo non credevano ai loro occhi quando la ruota anteriore sinistra si staccava dal resto della vettura: aveva ceduto la testina del perno destro della sospensione anteriore. All'assistenza di Ormsbj, la Stratos di Munari arrivava sibilando per la rottura della cinghia dell'alternatore, che i meccanici sostituivano in pochi minuti, mentre poco dopo arrivava la Beta di Lampinen quasi al buio per il cattivo funzionamento del regolatore di corrente, che veniva prontamente riparato.

Le due Lancia erano ancora all'assistenza quando arrivava zoppicando la 124 degli scalognatissimi Paganelli-Russo. Avevano già perso parecchi minuti e purtroppo i meccanici non riuscivano a sostituire le parti danneggiate in tempo utile per non finire oltre il tempo massimo di 30 minuti. E' veramente incredibile

RALLY RIDEAU LAKES - Gara internazionale valida per il campionato mondiale rallies - Ottawa, 16-20 ottobre 1974.

- LA CLASSIFICA** (partiti 51, arrivati 19)
- 1. Munari-Mannucci (Lancia Stratos) 294,53;
 - 2. Lampinen-Davenport (Lancia Beta) 296,84;
 - 3. Boyce (Toyota) 307,77; 4. Billows (Ford Escort) 316,84; 5. Jones (Datsun 510 SSS) 321,17; 6. Skowronnek (Datsun 240 Z) 323,39;
 - 7. Racine (Datsun 510 SSS) 328,03; 8. Smiskol (Datsun 260 Z) 332,52; 9. Thomas (Datsun 510) 339,74; 10. Whan (Datsun 511) 353,22; 11. Mackaj (Toyota Corallo) 356,66;
 - 12. Belohlajek (Toyota) 357,18; 13. Olds (Datsun) 357,40; 14. Kekkej (Datsun 240 Z) 359,76; 15. Partington (Volkswagen) 367,67;
 - 16. Werner (Hinda) 376,32; 17. Wilson (Mercedes 300 SL) 376,92; 18. Urban (Saab 96) 387,23; 19. Pahl (Plymouth Cricket) 394,15.

la sfortuna che perseguita questo valoroso equipaggio, autore anche qui in Canada di una prova molto buona. Se si pensa che dopo la prova successiva c'era una sosta di due ore con la possibilità di lavorare sulle vetture, la sfortuna è davvero doppia. Questo però non vuol assolutamente dire che Munari-Lampinen siano stati aiutati sfacciamente dalla fortuna. Munari aveva già dimostrato che senza l'intossicazione che aveva temporaneamente ritardato la sua azione, poteva portare la sua Stratos a livelli più alti, e Lampinen da parte sua aveva la consegna di coprire le spalle di Munari, senza correre inutili rischi, cosa che faceva molto bene pur mantenendosi ad un tiro di schioppo dai due leaders, sempre con meno di due minuti di distacco.

E' inutile dire che da quel momento per i due equipaggi della Lancia si è trattato praticamente di una passeggiata, con il solo obiettivo di portare le vetture in fondo con il minimo danno, mantenendo coscienziosamente le posizioni. Ancora un sussulto al rally lo dava Chasseuil, che incredibilmente capotava con la sua Alpine nella 31. prova speciale, nonostante il ritardo di Munari fosse di 8' e il vantaggio di Boyce di oltre 6 minuti.

L'ultima Fiat privata rimasta in gara, la 124 coupé dello statunitense Pichardo, verso la quale erano affluite tutte le attenzioni e speranze delle squadre di assistenza ufficiale, abbandonava anch'essa nella 31. prova speciale, mentre si trovava in 9. posizione, nella condizione cioè di portare punti validi per il campionato mondiale. Curiosa avventura del campione locale, Boyce, vincitore dell'edizione dello scorso anno, che nella sosta di tre ore prima dell'ultima prova speciale, non riusciva a ripartire essendosi gelata l'acqua nel radiatore della sua Toyota Celica. Fortunatamente per lui il vicino ristorante gli metteva a disposizione numerose pentole d'acqua bollente che gli consentivano di ripartire e mantenere la terza posizione assoluta.

Bisogna dire che il rally è stato molto bene organizzato, nessun errore di cronometraggio è stato lamentato nelle prove di velocità e tutto è filato via nel mi-

gliore dei modi. Lungo 1600 km con 40 prove di velocità per un totale di quasi 400 km, e molto simili come strada al rally finlandese dei Mille Laghi, con molti dossi e sterrati buoni e guidabili, con il percorso segreto tipo RAC inglese, quindi senza possibilità di provare. Molto semplice anche per le assistenze alle quali viene dato il percorso e l'ubicazione esatta dove obbligatoriamente si deve operare.

La situazione del mondiale rally dopo il Rideau Lakes si è definitivamente capovolta a favore della Lancia, con il prezioso contributo che dopo l'omologazione apportano la Beta e l'incredibile Stratos. Forse alla lunga, in questo pur durissimo rally, la Beta avrebbe anche potuto prevalere se non fossero intervenuti i motivi già spiegati, potendo nella seconda notte sfruttare le strade gelate e l'impossibilità di usare pneumatici chiodati, proibiti, il che favoriva indubbiamente la trazione anteriore. Resta comunque la grande impressione suscitata dalla Stratos in queste stradine nelle foreste, ricoperte a volte di fango o di uno spesso, scivoloso tappeto di foglie, quando non addirittura di ghiaccio. E' vero che alla guida c'è un campione del calibro di Sandro Munari, ma è certo adesso che la Lancia può contare su due micidiali armi che a secondo dell'ambiente possono diventare a turno cavalli vincenti, e se già così giovani possono fare addirittura sperare nella conquista del mondiale, cosa non certo preventivata all'inizio della stagione.

Della Fiat ci è rimasta la grande impressione suscitata dalla prova della 124 di Paganelli-Russo, mentre troppo poco è durato il finlandese Alen e non all'altezza si è rivelato Perusse. E' comunque certo che al prossimo P.O.R. la Fiat si ripresenterà molto agguerrita, con piloti molto meglio preparati di quelli Lancia, avendo essi già fatto alcuni giorni di prove sul percorso non segreto, e con Barbasio in USA dall'inizio del mese, che sostituirà Perusse. Una cosa è ormai certa: che comunque vada, sarà una casa italiana a iscriverne il proprio nome nell'albo d'oro del mondiale marche, ed è questo che più conta.

Daniele Audetto

Un minuto di silenzio a VARANO per MORELLI

REGGIO EMILIA - Mercoledì sera, poco prima delle ventidue, il pilota parmense Gianni Morelli ha perduto la vita in un incidente automobilistico, avvenuto nella corsia nord dell'autostrada del Sole poco dopo Reggio Emilia. Aveva trentadue anni. Gianni Morelli si era fatto onore nel mondo dell'automobilismo sportivo ottenendo nel corso della sua breve carriera ottimi piazzamenti ed alcune vittorie importanti. Lo scorso anno aveva vinto il Trofeo Nazionale, riservato alla classe 1600 del Gr. 5, dopo che, nel corso della stessa stagione, era riuscito ad arrivare decimo assoluto alla 6 Ore di Vallelunga e nono assoluto alla Targa Florio.

L'incidente che gli ha tolto la vita non tradisce minimamente le sue innate qualità di pilota. Gianni Morelli è rimasto vittima della irresponsabilità di un camionista di Catania che stava cercando di effettuare una inversione di marcia proprio mentre Morelli lo stava superando. La Ferrari 365 del giovane pilota si è schiantata contro il mozzo della ruota posteriore della motrice. Morelli, sbalzato fuori dall'abitacolo, è morto sul colpo

per la frattura della base cranica. La sua scomparsa lascia nel lutto più profondo tutto il mondo dell'automobilismo parmense e nazionale. La sua cordialità, la sua allegria erano noti in tutti i percorsi negli autodromi d'Italia. Ai suoi funerali, avvenuti venerdì, erano presenti i piloti « Gianfranco », Ricci, oltre che i suoi compagni di scuderia. Mauro Nesti, che solitamente correva in coppia con il giovane industriale parmense, non se l'è sentita di presenziare alle esequie della vittima.

La perdita di Gianni lascia un tremendo vuoto in tutti coloro che hanno avuto modo di conoscerlo e di ammirarne le doti di uomo sportivo. Un vuoto che sarà molto difficile colmare. La Scuderia San Michele che lo aveva eletto suo rappresentante di maggiore spicco, ha voluto ricordarlo sabato mattina a Varano Melegari con un minuto di raccoglimento consegnando un trofeo, in sua memoria, all'autore del giro più veloce nella corsa della prova di velocità del Giro automobilistico d'Italia. Gianni Morelli era sposato ed era padre di due bambini di 8 e 3 anni.

Così (in 22) al via

Larrousse Alpine Ren. A441 1'23''57	Jabouille Alpine Ren. A441 1'23''17
Serpaggi Alpine Ren. A441 1'28''90	Ragnotti March 74 Ford 1'24''29
Juncadeila Lola T294 Ford 1'28''14	Zapico Lola T294 Ford 1'25''77
Uriarte Lola T292 Ford 1'28''27	De Bagration Chevron B23 Ford 1'27''28
Beaumont Alpine Ren. A440 1'28''88	Servanin Lola T294 ROC 1'28''38
Stalder Lola T294 ROC 1'29''42	Barrios Chevron B23 Ford 1'29''29
Desentis Lola T292 Ford 1'29''51	Sheldon March 74 Ford 1'29''50
Buzaglio Chevron B23 Ford 1'31''32	Cabral March 74 Ford 1'30''43
Zaborowski Chevron B23 Ford 1'33''0	Rouff Chevron B23 Ford 1'31''33
« Lumaro » GRD S74 Ford 1'34''38	Melville Chevron B23 Ford 1'33''50
Lapaire Lola T292 Ford (senza tempo)	Antoranz Fiat Abarth PA 1 1'36''06

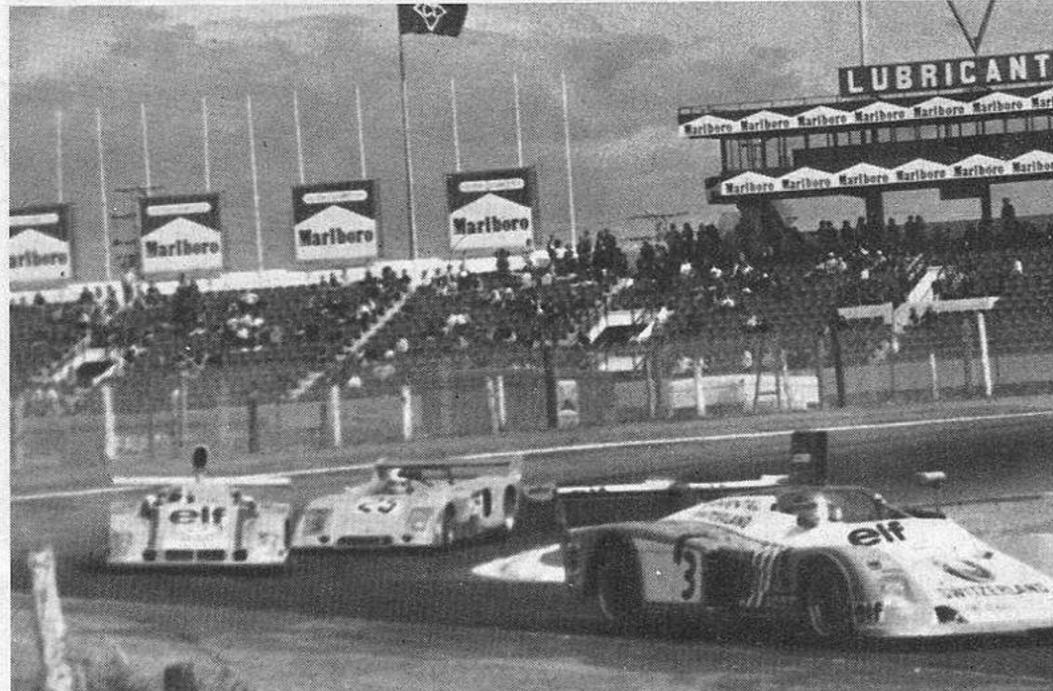
Sfida spietata tra le ALPINE in SPAGNA

Di motore LARROUSSE si arrende a JABOUILLE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MADRID - A dire il vero, tutto l'Euro-marche 2000 è stata una « questione in famiglia » tra Jean Pierre Jabouille e Gerard Larrousse, senza la possibilità di comprimari: in famiglia Renault naturalmente, dal momento che la straordinaria berlinetta A 441 ha un poco soffocato con la sua esuberante potenza questa serie di gare per le sport due litri. E sul tracciato madrilenno riempito di gioia spettatori e giornalisti, convenuti in schiera compatta per applaudire i due uomini della Elf.

E' stata veramente una lotta grande: ed è altrettanto strano che due uomini, amici al di fuori del mondo delle corse, che hanno disputato tutto un campionato più o meno per gli stessi colori, si siano dovuti così aspramente combattere per almeno tre quarti della gara, finché un calo del motore dello svizzero ha messo in chiaro le cose lasciando via libera allo scatenato uomo della Elf. Jabouille tra l'altro sentiva forte la necessità di una chiusura vittoriosa proprio davanti a Larrousse, forse più noto di lui per la serie grande di vittorie (soprattutto con mac-



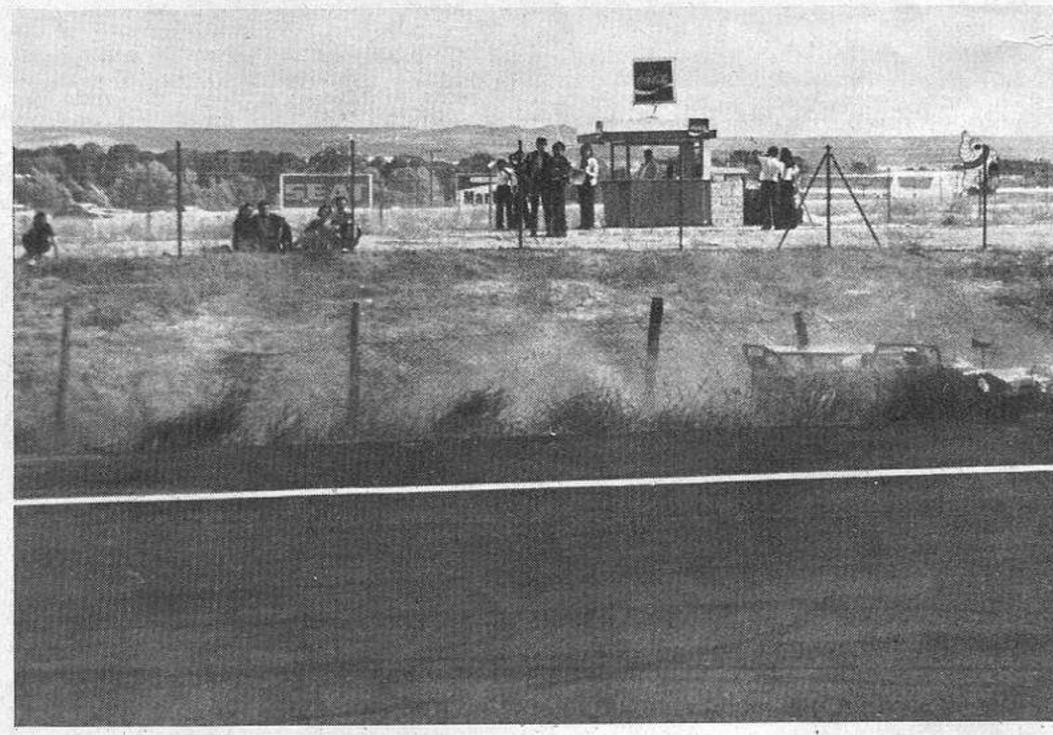
E' durata pochi giri la speranza per Larrousse di conquistare, assieme a tori. Lo vediamo (sopra) mentre conduce nelle fasi intermedie della gara di un certo rilievo è stata questa uscita di strada dello spagnolo Zapico, nella classifica finale: il pilota naturalmente ne è uscito indenne

La classifica finale Euromarche 2000

	Paul Ricard	Clermont Ferrand	Misano	Enna	Hockenheim	Mugello	Jarama	Totale	Punti validati
ALPINE RENAULT	20	20	20	20	20	20	20	140	100
CHEVRON	12	12	2	2	15	1	8	52	49
MARCH	15	1	—	6	—	12	12	46	46
LOLA	2	10	8	—	10	3	10	43	41
ABARTH OSELLA	4	—	12	10	—	4	1	31	31
TOJ	—	3	—	—	12	8	—	23	23
AMS	—	4	4	—	—	—	—	8	8

Coppa Conduttori Euromarche 2000

	Paul Ricard	Clermont Ferrand	Misano	Enna	Hockenheim	Mugello	Jarama	Totale	Punti validati
SERPAGGI	—	15	15	12	20	15	—	77	77
LARROUSSE	—	20	—	20	—	20	15	75	75
JABOUILLE	3	—	20	15	8	10	20	76	73
RAGNOTTI	15	—	—	6	—	12	12	45	45
LEPP	12	12	2	—	15	—	—	41	41
STALDER	—	10	8	—	10	—	10	38	38
DE BAGRATION	—	—	6	8	—	—	8	22	22
CUDINI	20	—	—	—	—	—	—	20	20
WALKER	—	—	—	—	12	8	—	20	20
BARRIOS	10	—	—	2	6	—	—	18	18
LAFOSSÉ	—	—	10	4	—	—	—	14	14



chiotta e soprattutto con un motore non certamente all'altezza dei sei cilindri delle Alpine. Ci sono voluti più di cinquanta minuti infatti per doppiare l'ex rallyista da parte del tandem Jabouille-Larrousse, che mancava la danza con un ritmo davvero incredibile: e in parte si è rifatto il pilota della March, che è riuscito nel finale a sdoppiarsi almeno da Larrousse e a mantenere quella terza posizione che nemmeno Serpaggi, anche quando la macchina camminava perfettamente, era mai riuscito a insidiare.

partecipanti a questa gara conclusiva dell'Euromarche 2000. In prima fila, come al solito (dico come al solito perché a parte la prima gara che vedeva la coppia Jabouille-Cudini, con Larrousse in seconda fila) le facce di sempre: vale a dire Jabouille e Larrousse, con il francese che conserva appunto il fantastico record di essere partito sempre in prima fila.

All'inizio il più lesto è Larrousse, ma già dopo la prima curva passa a comandare Jabouille davanti allo svizzero: viene poi Ragnotti, mentre Serpaggi si trova alle spalle di Zapico.

Il ritmo dei due di testa si fa subito impressionante: viaggiano veramente in una maniera incredibile, cambiando all'unisono e pennellando le stesse identiche traiettorie. Dietro loro si mantiene saldamente Ragnotti, mentre Serpaggi inizia la sua risalita superando Zapico.

Larrousse intanto incalza: appare molto strano che i due si « scannino » senza un minimo accordo, anzi pare proprio che lo svizzero, che si trova sempre alle spalle, come un'ombra, di Jabouille, non

Così (in 13) all'arrivo

2 ORE DEL JARAMA, gara internazionale valida per il Campionato Europeo Marche 2000 - Autodromo del Jarama (Madrid), 20 ottobre 1974.

LA CLASSIFICA
 1. Jean-Pierre Jabouille (Alpine-Renault A441) chilometri 245,227; 2. Larrousse (Alpine-Renault A441) 242,004; 3. Ragnotti (March-Ford) 240,680; 4. Stalder (Lola-Roc) 233,937; 5. De Bagration (Chevron B23) 233,884; 6. Servanin (Lola-Roc) 226,934; 7. Sheldon (March-Ford 74) 226,096; 8. Cabral (March-Ford 74) 221,532; 9. Lapwayre (Lola-Ford) 215,858; 10. Antoranz (Abarth-Osella) 200,177; 11. Beaumont (Alpine-Renault A440) 196,937; 12. Zaborowsky (Chevron) 187,645; 13. «Lumaro» (GRD) 180,348.
 Giro più veloce: Jabouille in 1'24''45, media 145,122 kmh.

chine più potenti) ottenute in questa stagione: e proprio per dimostrare che alla fine, sulla vettura che caparbiamente ha portato avanti da due anni a questa parte, era proprio lui il « non puls ultra ». L'osservava per questa passerella finale, oltre a tutto lo staff Alpine Renault, anche il suo maggior sponsor, quel ms Francois Guiter patron della Elf che accarezza evidentemente il sogno di portare il parigino trentunenne diritto alla F. 1, dopo i brillanti successi ottenuti con le sport e con la F. 2 Elf.

Larrousse naturalmente non ne voleva saper di mollare: e difatti, dopo circa un'ora condotta a un ritmo da cardiopalmo in scia di Jabouille è passato a condurre: ma il suo sogno è durato poco, non più di una decina di giri, probabilmente per un calo del motore, che lo ha costretto a una tattica più prudente dando via libera al pilota ufficiale.

In questa lotta tra titani (Serpaggi escluso, non essendo mai riuscito anche prima di rompere il motore a inserirsi a quel ritmo) ha sbalordito la prestazione maiuscola del « minuscolo » Ragnotti, al volante di una March abbastanza vec-

LA CRONACA

Confermato un record

MADRID - Con una buona mezz'ora di ritardo, al termine di una combattuta gara di F. Seat 1800 (vinta dal solito Villaceros), si sono allineati per il via i

● La Elf pare sempre più intenzionata ad entrare nel mondo delle corse: dopo aver patrocinato 5 vetture di F. 2 il prossimo anno è certo che ne avrà almeno sei. Due saranno March ufficiali, altre due le Elf ed è probabile che le ultime due siano monoposto inedite che Tico Martini starebbe creando a Magny Cours.

● Per la prossima stagione si annunziano grosse novità nella categoria due litri: tra le più interessanti la nuova March sport, bassissima, di linea completamente inedita, simile a una Can-Am, che costerà franco England (rolling chassis) 7350 sterline.

● Anche la «2 Ore del Jarama» è stata ridotta prima di partire a un'ora e tre quarti per evitare il problema dei rifornimenti ai box, che sarebbero stati necessari dopo quel periodo di gara.

Dopo l'EUROMARCHE 2000 tenta il mondiale '75 l'A441

Già provato con 500 cavalli il RENAULT - compressore



Successo, anche la Coppa per condotta Jabouille. Sotto, l'unico incidente meritava un posto onorevole



veda l'ora di passare. E questa occasione gli viene offerta dopo una cinquantina di minuti: a questo punto è Jabouille incollato alle spalle dello svizzero, che pare però riuscire a guadagnare qualche metro.

Illusione: dopo non più di una decina di giri è ancora Jabouille in testa e pian piano a sua volta se ne va, chiaramente complice una defaillance alla vettura di Larrousse, che manterrà lo stesso saldamente la posizione d'onore.

Degli altri, detto di Serpaggi fermo a tre quarti di gara con una valvola che lo ha costretto al ritiro quando era in quarta posizione, da rimarcare la sfortunata gara di Zapico, bloccato da un'uscita di strada prima della curva Farina dopo poco più di un'ora di gara, quando era chiaramente primo di tutti gli spagnoli e quinto assoluto. Buona in assoluto la prestazione dei due francesi Stalder e Servanin, con i motori Chrysler ROC: anche questa volta sono arrivati alla fine in ottime condizioni, segno anche che i motori sono sulla buona strada.

La crisi Firestone è tipica della politica aziendale americana: si investe, si cercano risultati e poi, d'un colpo, se questi non vengono, ci si ritira completamente, senza mezze misure. I risultati che la Firestone voleva dalle corse, in Europa, erano sì i successi, ma soprattutto un utile o, quanto meno, un pareggio sul piano economico. Le possibilità c'erano con i clienti dalla F. 3 al turismo, dalla F. 2 fino alle sport. Il costo della Formula uno avrebbe potuto essere giustificato. Invece la gestione europea ha cominciato a non dare profitti. Si è tentato di offrire una opportunità ancora dopo il minacciato ritiro di qualche mese fa, ma ormai la cosa era compromessa. Non solo non si guadagnava, ma si perdeva in conseguenza di errori accumulati nel tempo. Così è arrivato l'ordine: si chiude. Tutti gli ingegneri sono già stati liquidati. Resta il solo Moznier che ha chiuso con Estoril e la gara sport spagnola, e ora la Firestone Racing Europea diventa una cosa del passato.

Le soluzioni che si prospettano sono due, compatibili tra loro e oggi molto probabili. La prima con-

siste nella possibilità che il nuovo stabilimento che si va ultimando in Spagna dia luogo ad una produzione di coperture racing da porre in vendita ai clienti piloti. L'assistenza però non verrebbe offerta con tecnici e mezzi sui campi di gara. Può darsi che questa decisione sia transitoria, naturalmente, e costituisca il modo per smobilizzare tutta la vecchia gestione e costruire su basi nuove, anche in funzione della situazione pesante dell'economia europea. Per il '75, in ogni caso, non è facile che si possa disporre di coperture Firestone competitive: lo si è visto da come la Casa ha trascurato queste ultime corse ignorando perfino la necessità di offrire ai clienti della F. 2 coperture da 25 pollici per piste tormentate come Vallelunga ed Estoril.

L'altra soluzione è più immediata e riguarda le case con contratto ed in particolare la Parnelli ed Andretti e lord Heskett col suo James Hunt. Queste due squadre hanno oggi una buona probabilità di essere seguite dalla Firestone U.S.A. per il campionato mondiale '75. Sulla Lotus invece le voci sono contraddittorie: è certo che un contatto

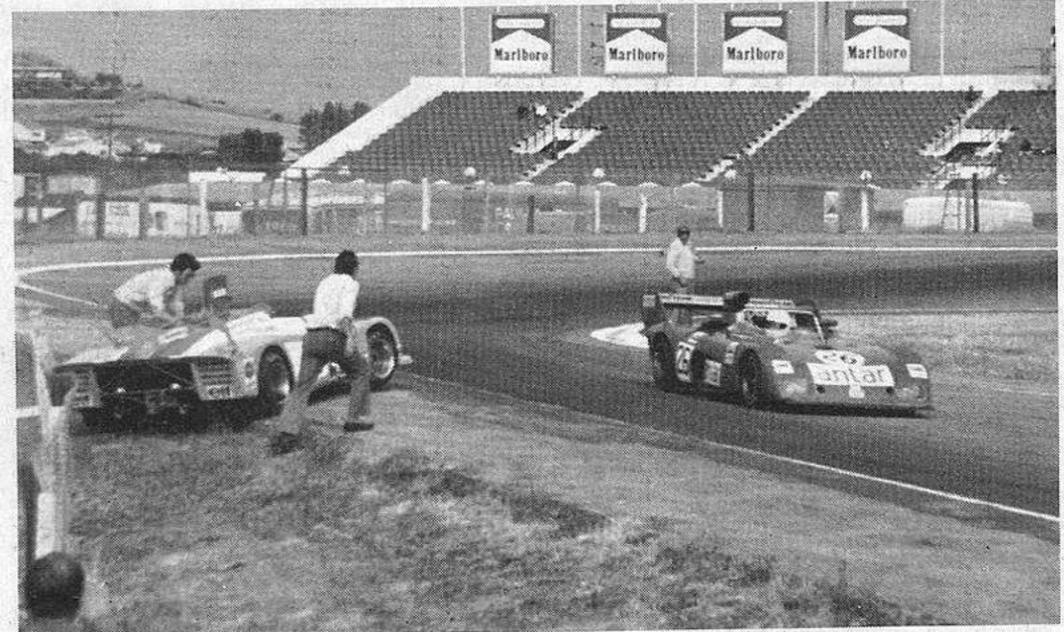
è per Schnitzer che, più dei cavalli deve però curare la tenuta dei suoi propulsori. Tutto questo lavoro è fatto in vista del 1976 quando verrà messo in libera vendita il motore Renault V 6 che ha equipaggiato le Alpine sport vincitrici del Campionato Europeo 2000. Attorno ai motori Renault ci sono state anche manovre losche tendenti a far limitare il numero massimo di cilindri a quattro per la F. 2 in modo da escluderli. Queste operazioni non sono però andate a buon fine per cui nel 1976 la Formula 2 diventerebbe da BMW a Renault.

L'arrivo del prestigioso V6, oltre ad una presenza Alpine Renault ufficiale con l'appoggio Elf (il telaio monoscocca è già in produzione su progetto dell'ing. De Cortanze, padre della attuale Elf 2) dovrebbe dar luogo perfino al ritorno di Tyrrell in F. 2. Il legame con la Elf di Tyrrell è tanto solido da far ritenere questa indiscrezione (di fonte autorevole in ogni caso) come molto credibile.

Il fervore della Renault non si ferma al progetto F. 2 comunque. «Ho provato a lungo il prototipo 2000 con compressore — diceva soddisfatto Jabouille — ha quasi 500 cavalli e se le cose continueranno così è molto probabile che la Renault corra il campionato del mondo Marche '75». La ELF è disponibile all'azione dopo due anni di vittorie Shell con la Matra ed a confermare la attuabilità del progetto sta il fatto che la ipotizzata March 3000 Cosworth sponsorizzata dalla ELF sembra essere sparita di scena.

Comunque è ipotizzabile che sia stato raggiunto un gentleman agreement con la March: la Renault fa direttamente la sua auto per il mondiale (il telaio è lo sviluppo del 2000 '74) e la March fornisce telai per la nuova super formula Renault che con gomme racing e potenza aumentata farà il campionato europeo '75 al posto della attuale formula Renault che diverrà nazionale. Del resto alla March l'impegno è tutto sul nuovo team di F. 1 con Beta e Jagermeister affiancati da un nuovo supersponsor che garantirebbe la serenità economica per la F. 1 di Vittorio Brambilla e Hans Stuck. C'è poi la F. 2. «E' un'altra macchina, con la scocca nuova più sicura e rigida. Le pance sono strutture portanti e le geometrie delle sospensioni corrette per garantire una assoluta facilità di guida — commenta soddisfatto Herd — le prove fatte da Alan Jones sul circuito di Silverstone, con la macchina equipaggiata dal motore Ford Hart sono state formidabili. Prima volta del pilota in F. 2 e prima volta della macchina: in un paio d'ore si è stabilito il record toccando i tempi di Depailler col modello '74 BMW». La macchina ha anche grossi miglioramenti aerodinamici con la cupoletta del pilota tipo jet ed una coda di nuovo profilo. Sarà, nemmeno a dirlo, la carta vincente della stagione ventura. «In fondo — conclude Herd — quella di quest'anno non è altro che l'ennesimo miglioramento del modello del '71... era tempo di cambiare».

Gabriela Noris



Gerard Larrousse sta risalendo la china, dopo essersi fermato con l'alettone dentro le reti: è successo nella seconda sessione di prove e durante le prove libere. Chi lo sta guardando con curiosità è Ragnotti sulla March

Già passati ai Goodyear

MADRID - Poche novità per le due sessioni di prove del sabato: molti gli assenti (Lepp è lì ma senza vettura, che ha già spedito in Sudafrica) con la squadra Alpine Renault Elf in primo piano, accompagnata dalla consorella svizzera Archaibeaud, sempre con vetture A 441 (per la verità quella affidata alla Beaumont è la vecchia A 440 con un motore però identico alle altre tre). Unica prova da parte delle Alpine ufficiali, e più precisamente da parte della vettura di Jabouille, quella di montare pneumatici Goodyear (quelli che usa da sempre Ragnotti) che risulteranno più scorrevoli: li monterà anche Larrousse.

Lo svizzero sarà l'unico a movimentare un poco le prove: prima, nella prima sessione lamentando un motore che perdeva colpi (causa un filo dell'accensione che non dava buon contatto) e poi, nella seconda sessione, girandosi alla curva Le Mans lasciando l'alettone nelle reti.

serio c'era stato alcuni mesi fa. Poi è venuta la decisione di abbandonare e tutto il resto. Dire sì o no oggi è difficile: se è per onorare alcuni importanti contratti esistenti si dovrebbe dire di no. Ma se questi contratti verranno mantenuti — non tutti perché Surtees, BRM e ISO-Marlboro sembrano esclusi — si tratterebbe di contratti con case e piloti vincenti. Allora perché escludere che la Firestone possa concentrarsi su tre team del valore di Heskett, Parnelli e Lotus con l'impegno di rifarsi una reputazione spendendo molto meno di oggi?

L'ingegner Rosche della BMW e Brian Hart per la Ford si danno molto da fare per offrire motori due litri competitivi per la stagione '75. L'obiettivo, sia per l'uno che per l'altro, è il raggiungimento di 290 cavalli (o più...). Lo stesso discorso

SCHUPPAN vince l'ultima prova mentre ha ragione di imprecare la LOMBARDI: non ha potuto correre perchè investita da ferma!

EVANS campione 5000 tris di incidenti per LELLA

BRANDS HATCH - Vern Schuppan, dopo prestazioni veramente brillanti, si è aggiudicato l'ultima prova del campionato di F. 5000, precedendo Ashley di 1". Questo risultato significa che il titolo è andato a Bob Evans. Il week-end di Lella Lombardi è stato pieno di emozioni e il suo terzo incidente le ha impedito di prendere il via nella corsa, per la quale si era qualificata con un ottimo tempo.

Le prove di questa ultima competizione patrocinata dalla Rothmans sono state degne di nota per il numero di vetture presenti: ben venticinque, metà delle quali competitive. La posizione al palo è andata a Evans col tempo di 1'23"2 e in prima fila aveva a fianco il suo grande avversario nel campionato, Gethin, col tempo di 1'23"4. La situazione era la seguente: Evans avrebbe ottenuto il titolo, se non si fosse piazzato sotto il quinto posto. In seconda fila Ashley (1'23"6) e Schuppan (1'24"4) tornato dall'America per pilotare la terza Chevron ufficiale del Team VDS soltanto in questa gara. In terza fila Lella Lombardi (1'24"8) e Dean. La giornata di prove di Lella era stata piena di emozioni, come si è detto, iniziando con un violento urto in una curva. Al venticinquesimo giro delle prove per la F. 5000, quando ironico a dirsi la ragazza sentiva di girare veramente veloce, è arrivata in vista dell'ultima curva prima dei boxes proprio quando è stato sventolato un mucchio di bandiere gialle. Trattandosi di una curva ove non si può cambiare traiettoria, dato che è in pendenza, Lella si è trovata davanti la Lola di Edwards messa per travesso, dopo un testa-coda. La ruota posteriore sinistra della vettura ha urtato quella anteriore destra della macchina di Edwards e Lella è tornata a piedi ai boxes; si è avuta l'impressione che stesse pronunciando imprecazioni in italiano, non degne di una signora! I meccanici di entrambe le squadre si sono preparati a una dura notte di lavoro.

Nelle altre file c'erano nell'ordine Pilette e Santo,

Jones (debuttava in F. 5000 con una Chevron) e Belso, Thompson e Robinson, Craft su Brabham ed Edwards. Poi in fondo Wankinshaw su Modus, con tutti quelli della Ford sempre meno speranzosi dato che, dopo essere stata ricostruita in seguito all'incidente di Mallory Park, la vettura era poco maneggevole.

Lo schieramento aveva tutte le premesse per una gara interessante, ma le cose sono cominciate ad andare storte ancora prima dell'inizio. Mentre Stevens accelerava con la sua McLaren, all'inizio del giro di riscaldamento, «qualcosa si è rotto». Per caso chi scrive si trovava in cima alla barriera contro cui è finita la vettura e in pochi secondi è invecchiato di molti anni! Più importante, come conseguenze, dopo avere coperto circa tre quarti di giro Lella si è trovata su una chiazza umida e ha fatto un testa-coda. E' rimasta lì seduta nell'abitacolo, mentre le altre vetture la superavano, fino all'arrivo di Dean. «Evidentemente non guardava» ha poi detto la ragazza, infatti è andato a sbattere col muso della Chevron contro la Lola: entrambe le vetture non hanno potuto prendere il via nella gara.

Quando finalmente la corsa si è avviata, dopo ritardi perchè i piloti volevano sostituire i pneumatici dal momento che all'improvviso il tempo sembrava mettersi al bello, ha preso la testa Evans. Ci è rimasto soltanto fino alla forcella, ove Schuppan, facendo una mano-

vra ideata già prima del via, è passato all'esterno e si è portato in testa. Al termine del giro Vern era tallonato da Evans, Gethin, Ashley, Jones e Belso, tutti molto vicini sicché era possibile una corsa combattuta. Su una chiazza umida, sotto gli alberi, collisione fra Robinson, Summer e Walkinshaw e soltanto la Modus è riuscita a tornare ai boxes con le proprie forze, per essere ritirata.

Davanti, Schuppan ha cominciato a staccarsi. Al quarto giro Evans si è d'un tratto fermato («il motore è andato a farsi benedire») mentre Ashley, Belso e Jones superavano Gethin. Belso ha inseguito Ashley con un eccesso di energia, sicché è slittato sulla pista e ha sfiorato la barriera, ma poi ha continuato, dietro a Gethin e a Jones. Al decimo giro l'ordine era ormai più o meno stabilito: Schuppan precedeva Ashley di 4", e questi precedeva Gethin di altri 4". Il titolo di Evans dipendeva da Ashley («sono diventato un grande sostenitore della Shellsport» ha poi detto) mentre al Team VDS si decideva che se Gethin avesse superato Ashley, si sarebbe ordinato a Schuppan di cedere la posizione di comando («anche se dovremo trascinarlo al box con la forza»).

Comunque, non si è mai avuta l'impressione che Ashley volesse rinunciare al suo esuberante inseguimento di Schuppan e piano piano i due si sono lasciati sempre più alle spalle Gethin.

Belso ha tentato invano di raggiungere Peter, Pilette ha rimediato a una brutta partenza e nelle ultime fasi ha cercato di superare Santo, per occupare il quinto posto, ma non ci è riuscito. Schuppan ed Ashley hanno pilotato al limite e le vetture scodinzolavano, arrivando sulle chiazze umide. Entrambi i piloti hanno messo in luce le loro indubbie capacità e questa volta non è intervenuta la iella.

David Hodges

Merita tornare sulla movimentata corsa di Mallory Park

L'ultima occasione mancata da GETHIN

MALLORY PARK - Il ritorno in corsa di Edwards, nella gara del campionato Rothmans a Mallory Park, potrebbe essere stato preso di peso dalle pagine di un romanzo di quint'ordine... se non che c'è stato ed Edwards ha vinto. Ha vinto con 2" di distacco da Ashley, come sapete. In seconda posizione a lungo, Lella Lombardi ha poi avuto un pneumatico posteriore che ha cominciato a perdere aria, quindi l'altro ha fatto altrettanto e la ragazza è stata ben contenta di potersi piazzare quarta, dietro a Gethin.

Dopo la deprimente e insulsa gara di Snetterton, la settimana prima, a Mallory Park c'era una piacevole atmosfera di competenza, si vedevano più vetture in giro e il lago al centro del circuito brillava ai raggi del sole. Le prove sono state molto competitive e la lunga sessione del mattino della gara è risultata inoltre costosa, in quanto ha pri-

vato la corsa di tre vetture importanti.

Comunque torniamo su questa gara, cominciando a porre in prospettiva le prove, cominciando con l'uomo che è tornato in F. 5000 per conquistare la posizione al palo. Ian Ashley era più soddisfatto di quanto lo fosse negli Stati Uniti e ha detto: «E' piacevole ritrovarsi su una vettura bene a punto», alludendo così indirettamente alla BT42 con la quale ha tentato di qualificarsi nei due passati grandi premi. Nella parte posteriore della sua Lola «bene a punto» era montato un nuovo motore a iniezione e il suo unico problema era rappresentato dalle molle anteriori che hanno leggermente ceduto. Ha dunque ottenuto la posizione al palo in 41"1 (cioè un tempo di 1/5 di secondo più veloce di quello del record).

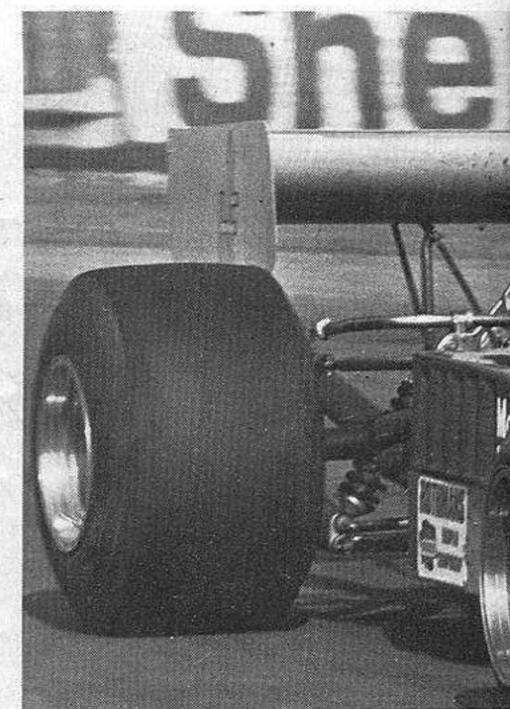
Se il tempo di Ashley ha suscitato una leggera sorpresa, vero stupore ha suscitato il pilota che ha uguagliato il tempo di Ashley e che gli si è quindi affiancato in prima fila sullo schieramento: Guy Edwards. Era ovviamente deciso a far sì che il suo ritorno alle corse non fosse né calmo né prudente, sapendo che ha poche gare in cui ristabilire i propri «diritti». Sulle prime si è avuto l'impressione che volesse fare un rientro improntato alla cautela, ma a mezz'ora dal termine delle prove si è messo a lanciare l'Embassy Lola in giro per il circuito con foga. Ha persino fatto un testa-coda, però questa volta ha avuto la fortuna dalla sua e la vettura si è fermata senza urtare niente.

Altre due Lola erano in seconda fila: quelle di Belso e (per la seconda settimana) quella di Lella Lombardi. Entrambi si sono qualificati in 41"6, tempo uguale a quello del record. Questo sottolinea che i successi di Lella Lombardi in F. 5000 sono genuini e non devono proprio niente all'inferiorità dei suoi avversari (basta guardare chi c'era sulla fila successiva dello schieramento!). Inoltre era chiaramente fiduciosa nelle proprie possibilità. Il giorno precedente la corsa ha se-

gnato 42", tempo dal quale ha rosicchiato 2/5 nelle prove del giorno di gara. Sono stati molti quelli che hanno cominciato a domandarsi se avrebbe vinto la competizione...

Il tempo di Lella è stato uguagliato da Pilette, ma quando la vettura di Teddy è stata portata via col carro attrezzi, dopo le prove, era ormai ovvio che il belga non avrebbe potuto presentarsi al via. «E' rimasto aperto il comando del gas» ha spiegato concisamente il pilota. Poiché era accaduto in una curva molto veloce, che collega i rettifili, non è difficile immaginare il risultato. «La macchina ha continuato a procedere per duecento metri e si è fermata contro il terrapieno» ha detto Teddy.

In terza fila avrebbero dovuto esserci i rivali per il titolo, cioè Evans (41"8") e Gethin (42"3"). A Evans, considerato una delle maggiori promesse inglesi per la F.1, sarebbe bastato vincere questa corsa per garantirsi il titolo. Fuori dell'abitacolo della sua Lola era rilassato come sempre, mentre la sua guida ci è sembrata meno liscia del consueto. Gethin doveva vincere, per avere la possibilità di sfidare Evans per il titolo nella prossima gara del 20 ottobre a Brands Hatch e ce l'ha messa tutta, tanto che a un certo momento girava in tandem col compagno di squadra (VDS) Pilette, sicché tutti e due hanno rischiato di finire in testa-coda alla forcella. Il maggior problema per Peter era il motore Smith, anziché Moran, sulla Chevron, che all'atto pratico non è parso dargli alcun vantaggio. Il suo tempo è stato uguagliato da Brian McGuire, uno di quei duri australiani decisi a mettersi in luce. Ha segnato molto presto il suo tempo di 42", ma poi i freni devono avere ceduto mentre si avvicinava alla forcella e non è stato possibile riparare la Lola in tempo per la gara. Per questo capeggiava la quarta fila Thompson con una Trojan che non lo soddisfaceva per niente. «E' un cammello» — ha poi detto —. «Si può sfruttare l'aletto-





Bob Evans, al volante della Lola T 332 con la quale si è aggiudicato la vittoria (pur ritirandosi nell'ultima prova) nel Trofeo Rothmans di F. 5000

L'ASSO-costruttori F. 1 patrocinerà la F. 3

LONDRA - Le voci secondo le quali l'Embassy lascerebbe le corse sono false, ma è sicuro che il budget sarà ridotto in modo considerevole. Il primo bilancio presentato da Graham Hill è stato bocciato e gli è stato detto di rifarlo su basi « economiche ». Pare che questo implichi usare le vetture esistenti, quasi certamente con motori Alfa. Anche il budget della Playfers è sotto esame, ma è assai improbabile che la Casa rinunci alle competizioni. Si ritiene però che le spese saranno ridotte. Questa situazione è uguale in tutte le Case di sigarette, che stanno infatti riesaminando i loro patrocini automobilistici.

● Annunciando una importante politica, l'associazione costruttori di F. 1 ha detto che appoggerà al massimo la F. 3, quale unico vero trampolino per la F. 1, cioè insisterà affinché gli organizzatori di ogni grande premio europeo organizzino come principale gara di contorno una corsa appunto di F. 3 (o anche come unica gara di contorno). A questo scopo è stato annunciato che l'associazione costruttori patrocinerà la gara internazionale di F. 3 che farà da contorno al GP d'Inghilterra a Silverstone. E' stato garantito, per questa gara, un montepremi minimo di 2500 sterline e l'associazione spera che servirà da esempio.

● Nonostante le modeste prestazioni date finora dalla Modus-Ford di F. 5000, alla Ford si prevede che nel 1975 altri concorrenti useranno il motore per la F. 5000.

Il rimpianto (giustificato) di ASHLEY

MALLORY PARK - Al via Ashley è scattato al comando, seguito da Edwards e da Lella Lombardi, mentre Evans ha tenuto fede alle intenzioni già manifestate, di ostruire il varco che tentava Gethin. L'ordine non è mutato fino alla forcella, alla cui uscita Ashley ha dimostrato una esuberanza un poco eccessiva. In poche parole, ha fatto un testa-coda e quando è ripassato era in ultima posizione. E così Edwards è passato in testa, davanti a Lella, Belso, Evans e Gethin. Belso ha completato il terzo giro con un guasto all'albero motore ed è andato al box; intanto Ashley era risalito in ottava posizione, ma faceva già scongiuri perché la Lola si lasciava dietro una scia di liquido (olio che usciva dalla pompa difettosa). Lella ha accorciato il varco che la divideva da Edwards ed Evans ha fatto altrettanto nei confronti della ragazza, sicché al decimo giro meno di 1" divideva i tre. Per le dieci successive tornate Lella si è difesa dall'attacco, guadagnando notevolmente terreno in rettilineo. In seguito Edwards ha ammesso che in certe curve Lella lo aveva ostacolato, aggiungendo: « Molto sportivamente però, senza tattiche riprovevoli, anche se le avrei agitato il pugno, ammesso che ne avessi tre! »

Al ventesimo giro Ashley, guidando con foga pazzesca, ha attaccato Gethin e al ventiduesimo Peter gli ha ceduto il passo, gesto per il quale Ashley ha trovato il tempo di ringraziare con un cenno della mano in una curva. Si è così trovato dietro la sua compagna Shell sport, cioè Lella, ma soltanto per un giro perché la ragazza ha risuperato Evans alla cui vet-

tura poco dopo sono sparite le marce, eccettuata quarta e quinto, mentre il motore surriscaldava.

Poi Ashley ha raggiunto e superato Lella, avendo rapidamente coperto la distanza che lo separava da Evans, che ha superato, e si è così trovato staccato di 6" da Edwards, a venti giri dalla fine. Intanto Lella ha preso una traiettoria diversa per superare la curva prima dei boxes, quindi, passando appunto davanti ai boxes, si è fatta un segnale alle spalle: indicava che un pneumatico posteriore si afflosciava e Gethin la stava raggiungendo (dando l'impressione di non avere più un perfetto controllo della vettura, mentre lo faceva).

Al trentacinquesimo giro Gethin precedeva Lella, alla cui vettura si stava ormai sgonfiando anche l'altro pneumatico posteriore. Ashley era staccato di 4" da Edwards; lentamente, troppo lentamente, ha accorciato il distacco col leader e il suo compito non era agevolato dal fatto che al suo pneumatico posteriore di destra si staccavano pezzi di gomma. Per lo meno, però, la quantità d'olio è rimasta sufficiente nella sua vettura. Solo per poco non è riuscito a farcela e, quindi, è stato Edwards a tagliare il traguardo per primo... assolutamente incapace di convincersi della propria vittoria! « *Verso la fine il polso mi faceva molto male — ha detto — ma penso che anche se Ashley mi si fosse affiancato avrei avuto ancora un poco di riserva per batterlo ugualmente.* »

Gethin, sollevato e un poco sorpreso, ha occupato il terzo posto e Lella era sullo stesso giro del vincitore. Evans nelle ultime fasi è stato doppiato da Edwards e si chiedeva se la iella che l'ha perseguitato nelle recenti quattro gare potrebbe finire per privarlo del titolo. Ashley ha segnato un nuovo record sul giro per la pista, dimostrando che le sue « uscite » con la BT42 non hanno messo in luce le sue vere doti (adesso rimpiange, si direbbe, di averle fatte).

Per salvare la fabbrica in seria difficoltà

Non chiedono aumenti gli operai ASTON MARTIN

LONDRA - I costruttori inglesi di vetture speciali stanno passando fortune alterne. L'Aston Martin ha seri e noti problemi economici e non è neppure in grado di pagare al municipio locale le tasse che deve per le sue officine. Altrettanto noti i problemi della Jensen, causati dalla mano d'opera. Gli operai dell'Aston Martin hanno accettato che non vengano fatti aumenti di salario per aiutare la Casa a superare le sue difficoltà e, quanto al direttore della Jensen, un americano senza peli sulla lingua, Kjell Qvale, ha bruscamente detto ai suoi dipendenti di fare un grosso sforzo, altrimenti chiuderà i battenti.

D'altro canto la Morgan ha una lunghissima lista di attesa per le sue vetture, che sotto molti aspetti sono probabilmente le più antiquate ancora in produzione al di qua della Cortina di Ferro: sono tradizionali con la T maiuscola. La politica della Casa consiste nel mantenere la produzione a un livello modesto, ricorrendo a metodi costruttivi che le altre Case misero da parte circa venticinque anni fa. Quest'anno la meta era la produzione di 450 modelli. Provate a ordinarne uno — e molti lo fanno, da tutte le parti del mondo — e vi sentirete dire che il vostro nome finirà sulla lista d'attesa, con consegna fra più di due anni! di una cosa potrete però essere certi: la progettazione sarà identica a quella di oggi.

La Bristol ha la meta di produrre soltanto un terzo di quanto produce la Morgan; è nella categoria della Jensen, non ha noie di mano d'opera e la lista di attesa è di soli sette mesi.

Tornando all'Aston Martin, parte dei suoi problemi proviene dal costo implicito nello sviluppo di un nuovo modello che è stato chiamato Lagonda, in passato nome di una consorella che sparì nel 1963. La vettura deriva dalla corrente produzione Aston Martin, con gli stessi elementi meccanici, però è una quattro posti a quattro porte di lusso, più che una vettura sportiva. La velocità massima, a detta della Casa, si aggira sui 225 orari. La Lagonda, come si è detto, è lussuosa e molto elegante.

In una recente gara di Formula Tre a Oulton Park hanno corso anche le prime Formula Ford 2000, o Super Ford (completavano lo schieramento, dato che quest'anno in Inghilterra quelli della F. 3 sono sempre piuttosto scarni). Dissimili dalle Formula Ford, queste vetture possono montare pneumatici da corsa e alettoni. Quelle viste a Oulton Park, in una specie di anteprima dato che la formula verrà introdotta ufficialmente soltanto il prossimo anno, erano naturalmente più veloci delle Formula Ford (montano il motore Pinto due litri) ma in nessun modo paragonabili alle F. 3 in fatto di velocità e, se vogliamo, anche di rumore! Al termine della gara le F. 2000 che conduceva, cioè la Crosslé 25F di Richard Morgan, è stata doppiata dal vincitore della F. 3, Henton, nella corsa di quindici giri. Si tratta di una formula che avrà successo per motivi commerciali, ma non si è ancora ben capito se è proprio necessaria ancora un'altra formula nelle gare.

Data la scarsità delle iscrizioni, la gara del Challenge Turismo in calendario per domenica 20 ottobre a DIGIONE è stata annullata.

Suona come un FERRARI il Cosworth 5000

LONDRA - Quel Cosworth V6 dietro una F. 5000 ci lascia perplessi per due motivi: Ford, e il futuro della F. 5000. Che la Ford non sia « timida », circa il legame, è intuibile dalle decalcomanie sulla vettura e dal fatto che nell'abitacolo siede Walkinshaw, il suo pilota addetto al lavoro di sviluppo. Si comincia a intuire che sotto ci sia forse qualcosa di più, che la semplice vendita di qualche motore Cosworth V6. D'altro canto la F. 5000 non darà certamente un grande impulso pubblicitario, che la Ford è abituata a ottenere da altre formule... di cui la F. 1 è un modesto esempio! Si tratta forse di un fattore economico, in quanto se non altro la Casa continuerà ad essere associata a un motore da corsa competitivo, ottenendo così qualche quattrino con poca spesa?

Viene fatto di sospettare che la grande domanda che i pezzi grossi della Ford potrebbero porsi in questo momento sia la seguente: « che sia il caso di abdicare dalle maggiori formule, se non altro per un certo tempo, pur mantenendo viva la nostra immagine sportiva spendendo poco? ». L'abdicazione potrebbe significare offrire molta pubblicità su un vassoio alla BMW. E' presumibile che l'ultima attività

sportiva che Stuart Turner accetterebbe di vedere diminuire ancor più è quella del suo team da rally, benché sia consapevole delle sue responsabilità in tutti i settori sportivi. Anzi, parrebbe di capire che ha seguito molto attentamente i progressi delle prime prove di questo « dispositivo » di F. 5000, al punto che ha inarcato le sopracciglia perché Walkinshaw è rimasto di 1" fuori del record sul giro, quando le vetture hanno girato per la prima volta a Brands Hatch. In effetti 1" non è poi tanto male, dato che la macchina non aveva neppure i rapporti giusti!

La vettura stessa, a proposito, lascia un poco sconcertati. Nessuno pare disposto a spiegare perché si sia usato un telaio praticamente « ignoto » come quello Modus. D'accordo, Jo Marquart è un progettista competente (ex della McLaren e così via) ma perché non usare, per esempio, uno Chevron già provato e collaudato? Comunque, questa Modus è una Formula Atlantic « gonfiata », con l'obbligatoria struttura deformabile e così via. Per quanto riguarda la F. 5000, potrebbe servire a qualcosa. Verrà introdotto un elemento molto nuovo e anche un nuovo rumore, dato che il Cosworth V6 suona come un Ferrari, assai diverso dai rombanti V8 americani. Naturalmente, poi, le cognizioni tecniche della Ford e la sua pubblicità verranno applicate alla F. 5000... entrambe cose che potrebbero fare una grossa differenza alla sua « immagine ».

d. h.