

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Quell'ambiziosa « canaglia »



Corre in auto la crisi italiana



Il campionato « nonne »

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT il giornale delle corse

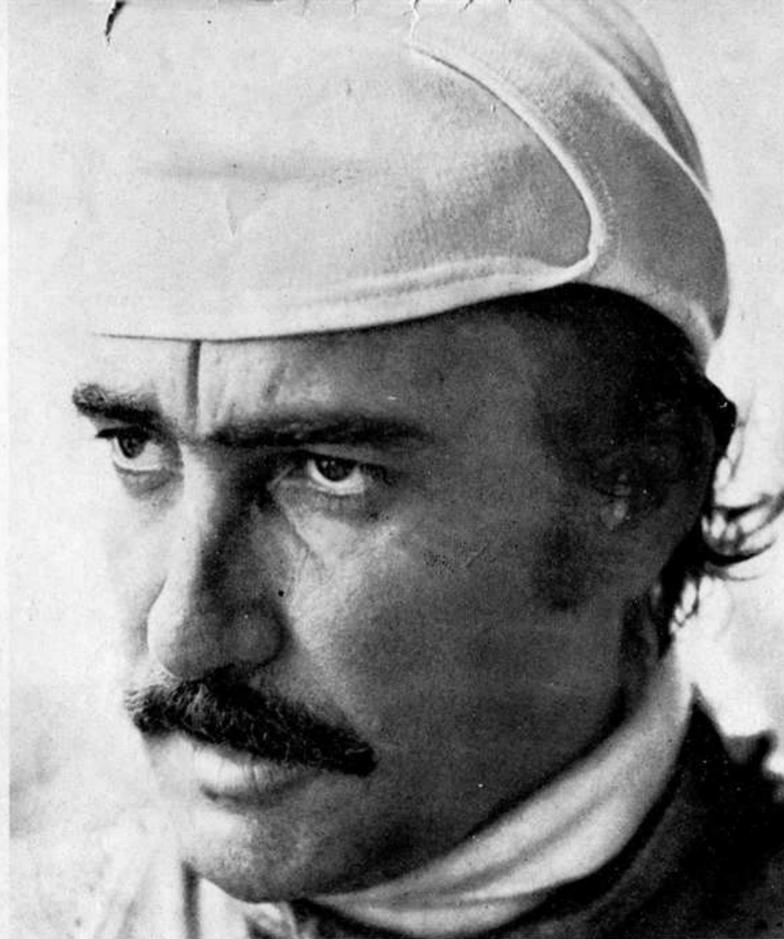
a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 44 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 COMPRAVENDITA
- 51 SCHEDE COMPUTER

• E' avvenuto a Silverstone. Un amante giovanotto di bella presenza girava nel paddock dietro i boxes. Lo incontra un giornalista italiano il quale gli spara a bruciapelo: « Ah, ah, ci prendiamo gusto alle corse!... ti ho visto a Montecarlo molto impegnato con quella R12. Adesso che cosa fai? Anziché cronache di pugilato per la RAI farai il servizio per il G.P. automobilistico? ». Il bel giovanotto rimane un attimo interdetto poi intuisce e replica: « Ma io non sono Benvenuti, sono Giuliano Gemma ». L'attore romano, per la cronaca, è in Inghilterra per girare un giallo televisivo il cui protagonista (lui) fa sport automobilistico. Il giorno successivo al G.P. alcune scene sono state girate proprio sulla pista con delle ISO Marlboro F. 1.

• Chi è quell'ex D.S. che è andato a piangere a Torino da Avidano e da Jacoponi lamentandosi perché un pilota lo aveva fatto « cacciare via? »

• Sonia del Caril è l'affascinante signorina brasiliana che, sabato 21 luglio, nella Chappelle Imperiale de Notre Dame de Guadalupe a Biarritz, ha fatto rinunciare alla felice indipendenza di scapolo Cristiano Rattazzi il neodottore Harward e nipote dell'avv. Gianni Agnelli che dopo il matrimonio assumerà un importante incarico nella Fiat-Brasile. Alla coppia felice gli auguri di AUTOSPRINT.



Come REGAZZONI ha appreso la « smentita » dell'ing. Ferrari sul suo ingaggio '74. La cuffia gli serve per non strapparsi i capelli, dopo che la « prova segreta » con la B3 a Fiorano lo ha posto all'indice nella BRM? (Lauda da primi posti docet...)

Abbiamo anche l'autodromo « sociale »!

MARIO MORSELLI ci ha telefonato da MODENA:

A quattro anni dall'annuncio che Modena avrebbe avuto un moderno autodromo adeguato alla sua fama di città del motore e alle esigenze del suo sport e delle sue industrie, si è entrati ormai nella fase operativa, se così possiamo definire l'inizio delle gare di appalto per l'assegnazione dei lavori.

Nei giorni scorsi, molto alla chetichella (e perché?) nella residenza Municipale è stata completata la cerimonia di qualche mese fa allorché, quando sembrava tutto pronto, venne comunicato a sorpresa che mancava ancora un atto per dare consistenza alla convenzione. Infatti, si seppe — in quella circostanza — che a seguito della modifica del primo progetto (opera dell'ing. Ugo Cavazzuti), il Comune, proprietario della vasta area, avrebbe dovuto acquistare un altro appezzamento di terreno. Il compromesso era già stato stilato, ma mancava il rogito. Ora tutto è stato sistemato e praticamente il progetto è entrato nella fase conclusiva. Alla firma della convenzione erano presenti il sindaco dott. Germano Bulgarelli, il presidente dell'ACI, Carpi de' Resmini, l'ing. Angelo Orlandi presidente dell'AC Modena, il presidente della Amministrazione Provinciale avv. Vittorino Morselli e un notaio. Si era taciuto questo atto importantissimo forse per non suscitare reazioni? Non crediamo, perché ormai tutto era andato in porto e anche eventuali ostacoli (regionali) dell'ultima ora non avrebbero più avuto alcun senso. Siamo stati a Marzaglia per un sopralluogo e abbiamo parlato con gli abitanti di questa zona sottosviluppata, col parroco e con gli ex-agricoltori che vivevano su queste terre. Tutti sono stati espropriati attraverso operazioni non sempre facili. Come si sa (e AUTOSPRINT ne riferì in anteprima cinque anni orsono) questi poderi dell'Opera Pia Livizzani vennero ceduti dalla autorità ecclesiastica al comune di Modena. Nuove disposizioni consentono oggi di alienare benefici infruttiferi o poco redditizi per investire il ricavato in beni immobili di maggior reddito. E così è stato. Queste campagne rendevano poco o nulla, sicché l'arcivescovo di Modena, mons. Amici, accettò l'offerta del Comune.

C'è il problema viario, come scrivemmo ancora, ma vi sono già i progetti per collegare la zona all'autostrada del Sole, alla Brennero-Modena. Strade provinciali immettono nella strada per Cognetto-SS N. 12 Abetone-Brennero, nella Via Emilia. Ma per il collegamento con la Via Emilia c'è l'ostacolo di un sottopassaggio delle Ferrovie dello Stato, linea Bologna-Milano.

• A proposito di richieste per l'agibilità permanente ancora negata a Misano, una di esse riguarda l'obbligo di alzare un muretto alto 30 cm all'interno del parco macchine, « onde evitare che, installando le pompe rifornimento carburanti, la benzina non possa (in una deprecabile eventualità di perdita) dilagare anche verso le vicine zone del pubblico ». Avete mai visto aree di servizio nelle autostrade o in città con analoghi accorgimenti di sicurezza?

• Autentica. Nel rilasciare l'agibilità per la gara di F. 2 a Misano, la Commissione Principale di Vigilanza di Forlì mostrò perplessità sullo svolgimento delle gare F. Ford e F. Mexico, previste nella stessa occasione. La preoccupazione dei burocrati era se le F. Ford e le F. Mexico fossero delle vetture « riferibili alle F. 1 ». Certo che una simile « preparazione » di giudizio lascia capire poi, a sufficienza, le ragioni di certe assurde pretese di sicurezza.

• Dopo la « sparata » di Ferrari anche contro l'ANFIA, al convegno d'estate CSAI di Rimini, per non aver tenuto conto del suo progetto « prototipo testa di serie » nelle proposte alla CSI, pare che il dott. Marsaglia, esponente dell'ANFIA nella CSAI, si sia precipitato a Maranello per chiarire...

Problemi, indubbiamente, ce ne sono; ma ormai Modena avrà l'autodromo, un grande autodromo, coi due percorsi, misto e veloce, che darà modo di poter vedere, come assicurò Rogano, prove di valore intercontinentale. Sappiamo bene, ormai per esperienza, che certe promesse lasciano il tempo che trovano, ma crediamo che la presenza a Modena di Enzo Ferrari costituisca la molla per arrivare a questi avvenimenti. Il tracciato tipo Indianapolis, se così possiamo chiamarlo, potrebbe costituire per Ferrari anche un invito a predisporre quel piano di partecipazione alla 500 Miglia americana che resta un desiderio costante per il Drake.

D'altra parte abbiamo potuto conoscere quali sono i progetti della Amministrazione Comunale, Provinciale, AC Modena con la costruzione di officine specializzate, di impianti fissi per prove e collaudi, di un paio di alberghi, di sedi postali e bancarie. Ma non è tutto perché adiacente all'area sulla quale sarà costruito l'autodromo « Marzaglia-Città di Modena », verrà costruito il nuovo aeroporto. Infatti col 31 luglio prossimo il vecchio impianto misto aero-automoto di Via Emilia sarà chiuso definitivamente. L'accordo Aero Club-Comune-Demanio militare è cosa fatta. L'area sarà destinata, come scrivemmo più volte, ad uso verde pubblico e per la costruzione di infrastrutture per uffici. Ecco, dunque, che la pista per gli aerei sarà utilissima per raggiungere l'autodromo con apparecchi da turismo e anche di linea che potranno farvi scalo. Il Sindaco Bulgarelli, riprendendo il discorso del suo predecessore Triva, si è dichiarato soddisfatto precisando, di « non aver mai dubitato sull'esito del progetto » (anche se l'ACI ha fatto un po' sospirare).

Anche Orlandi, l'amico carissimo Orlandi presidente dell'ACI, ha chiarito: « Avevo sempre richiamato sulla necessità di pazientare, di non aver fretta, di abbandonare qualunque idea di riaprire il vecchio impianto evitando di ostacolare l'iter per costruire il nuovo ». Rogano, a sua volta, si è riferito alla frase storica pronunciata a Modena a fine dello scorso anno: « Dicono che l'autodromo "si fa" e non "si farà" » ribadendo che « l'autodromo sarà unico nel suo genere ».

L'ing. Ugo Cavazzuti ha già preso contatti con l'Ufficio Tecnico e Immobiliare dell'ACI per indire le gare di appalto. Lavoro non facile anche perché i costi sono saliti paurosamente. Il preventivo finanziario, da ottocento milioni, è ora di un miliardo, senza mettere nel conto le opere stradali e gli allacciamenti che saranno sostenuti da Comune e Provincia. La Banca Nazionale del Lavoro ha accettato di assicurare il mutuo garantito dall'ACI che si assumerà anche gli oneri degli interessi.



• Giorgio Bizzarrini vuol provarci con la F. 1. Nella tranquillità della sua Livorno sta realizzando una « monopostrazione rivoluzionaria », come dice lui. Dovrebbe avere un motore 12 cilindri (che sia un boxer Alfa?). Nel prossimo numero ci auguriamo di essere più precisi.

• I vizi sono contagiosi. Anche l'ing. Colombo, che (perlomeno lui) con i giornalisti era sempre apparso molto condiscendente, comincia a risentire degli stress di casa Ferrari. Così recentemente a Vallelunga un reporter stampa è stato redarguito severamente perché « stava troppo fra i piedi ». Magari l'irritazione sarà cresciuta geometricamente perché l'ha individuato come un collaboratore di AUTOSPRINT...

• I meccanici della Ferrari adesso vanno in giro col... cerotto sulla bocca. Sono letteralmente « terrorizzati » dai severissimi ordini ricevuti. Non debbono lasciarsi sfuggire nemmeno una confidenza sulle... condizioni meteorologiche! Nessuno ricorda che il famoso imperativo « Tacete, il nemico vi ascolta », non servì molto per vincere la guerra?

• Sarà poi vero che alla Ferrari è arrivata una tratta dalla Santamonica S.p.A., a saldo delle ore di prove effettuate sulla « pista del mare »?

Alea iacta est, per dirla in romano (antico). Modena avrà il suo autodromo (sociale, tanto per essere alla moda politica). Con quest'ultima operazione tecnico-amministrativa non si torna indietro. Ormai si potrà ritardare solo sui tempi di lavoro, ma l'ennesimo autodromo dell'irrazionale) Emilia motoristica sarà una realtà prima o dopo.

Che poi ci si corra una volta sola all'anno, non conta. Di sciupii di ricchezze in Italia se ne sono visti ben altri. Però è perlomeno singolare che uomini politici impegnati, come quelli dell'amministrazione modenese, e un Presidente dell'ACI sensibile persino ai problemi ecologici, non abbiano perlomeno ravvisato la contraddizione tra il « tipo » di autodromo che si vuol realizzare proprio in questo momento e le polemiche in atto non solo in Italia. Monza è sotto accusa perché manca di rallentamenti adeguati. Negli Stati Uniti si parla di abolire le famose piste « ovali » tipo Indianapolis e di scegliere invece le soluzioni (e magari anche le formule) all'europea, invece nella (ex) capitale dello sport automobilistico continentale si decide, nell'anno di grazia 1973, di realizzare una pista di alta velocità « tipo Indy ». Ogni ulteriore commento guasterebbe.

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria **AUTO-SPRINT**. Conoscete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta **TELEFONARE** allo (051) 46.56.24.

GARE SOPPRESSE G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garesio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).



DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 27-7 al 4-8-73 in Italia e all'estero

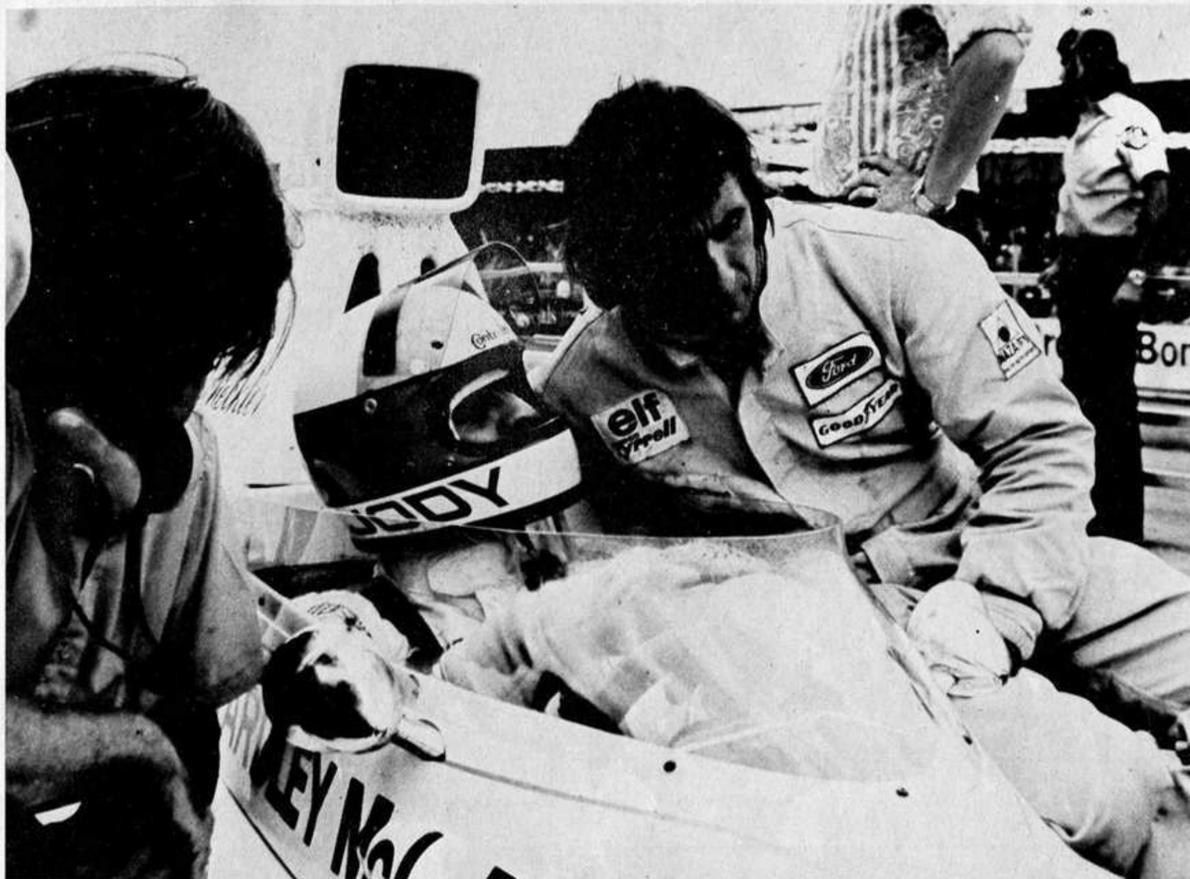
LUGLIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
27-29	Rally del Danubio	Romania			●●● Camp. Europ. Conduitori	Rally	Nel 1972 non si è effettuato
28	Trofeo Tchen - Agopuntura cinese	Scud. Sporturismo	Part. e arr. Pista Azzurra Borgoticino	ore 17 ore 24	●	Autotorneo	Si effettua per la prima volta
28-29	Rally 18 ore del Nurburgring - Giro di Lussemburgo	Germania			●●●	Rally	
28-29	Corsa a Mantorp Park	Svezia	Circuito di Mantorp Park km 4,092		●●● Camp. Europ. F. 2	Velocità in circuito	Hailwood (Surtees TS10) 1. 45'51"1
28-29	Pennsylvania 500	Stati Uniti	Circuito di Pocono		●●● Stock Cars	Velocità in circuito	McCluskey (Plymouth) media 205,408
28-29	«Bayerwald» a Rotz	Germania			●●● T. GT. S. F. V. F. Super V	Velocità in salita	
28-29	Corsa di Bremgarten	Germania			●●● T. GT. S. F. V. F. Super V	Velocità	
28-29	Salita di Luckendorfer	Germania Orient.			●●●	Velocità in salita	
28-29	Salita di Chamrousse	Francia			●●● T. GT. S	Velocità in salita	Mieusset (March) 7'44"1, media 133,444 nuovo record
28-29	Road America	Stati Uniti	Circuito di Elkhart Lake		●●● Trans-Am e Continental 5000	Velocità in circuito	
29	G.P. d'Olanda	Olanda	Circuito di Zandvoort km 4,193		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Nel 1972 non si è disputato. Nel 1971 fu vinto da Ickx (Ferrari 312 B2-6) in 1.56' 20"9, media kmh 151,379.
29	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch km 4,260		●●● T. F. 3	Velocità in circuito	
29	Rallycross a Limburg	Belgio			●●●	Rallycross	
29	Coppa Teodori	AC Ascoli Piceno	Ascoli-Colle S. Marco km 10,200	ore 9 ore 13,30	●●●	Velocità in salita	Nesti (Chevron) 5'04"9, media kmh 118,071
29	Rally Tout Terrain	Francia			●●●	Rally	
29	1. Rally Basso Casentino	AC Arezzo	Capolona (Viale Dante) Capolona (Viale Dante) tot. km 350,800	ore 8,01 ore 15,16	●	Rally	Si effettua per la prima volta
29	14. Coppa Belmonte Città di Avola	AC Siracusa	Avola Avola Antica km 7,800	ore 8,30 (29) ore 13 (29)	●●● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	
29-5/8	Salita a Veleta	Spagna			●●● S. GT. T	Velocità in salita	

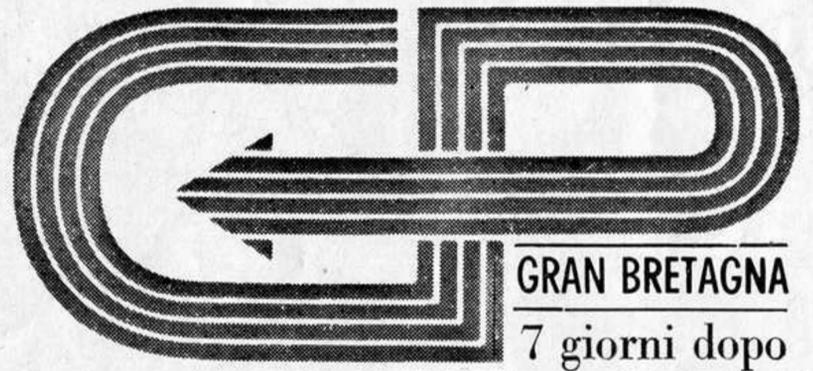
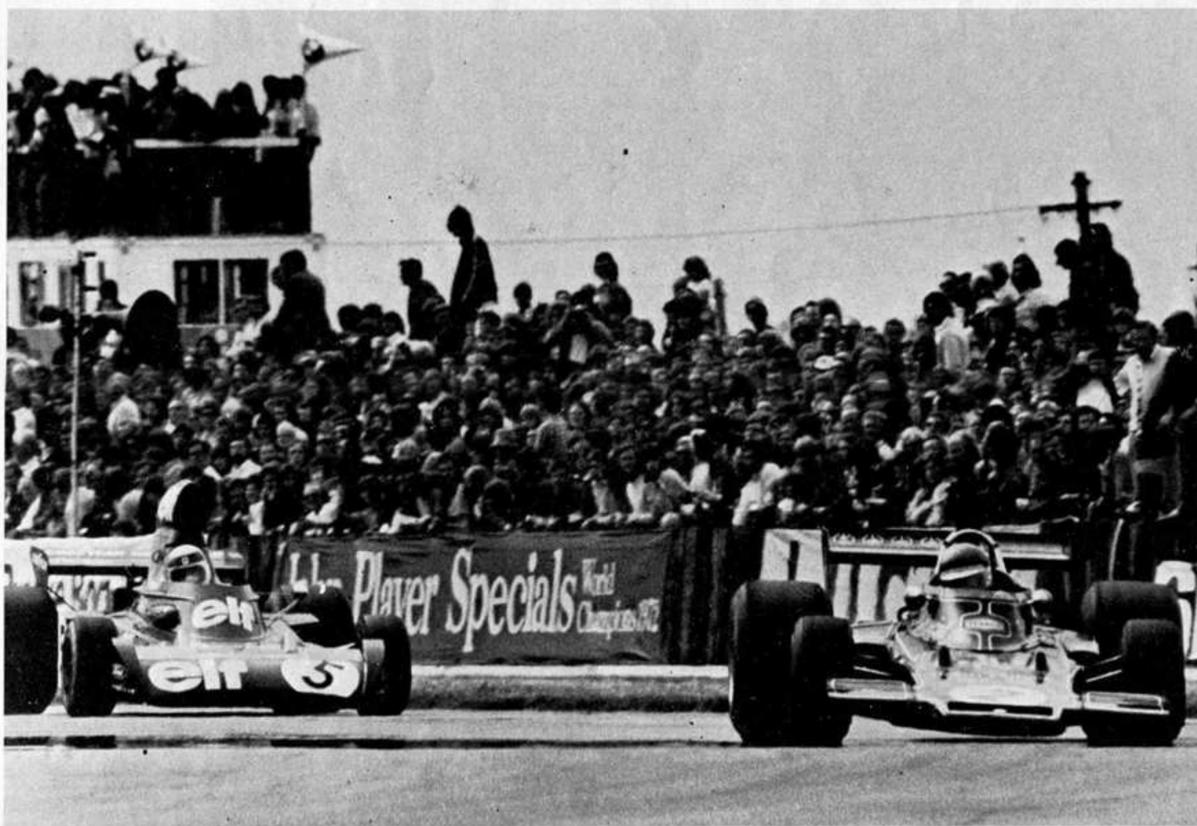
AGOSTO

2-5	Rally dei 1000 Laghi	Finlandia	Part. e arr. a Syvaskyla		●●●	Rally	Lampinen-Sholberg (Saab 95)
3-5	Rally Isola S. Miguel	Portogallo			●●●	Rally	
3-5	6 Ore di Nuova Lisbona	Portogallo			●	Velocità	
4	Gara Tris Pista d'Oro	Karting Arciona			●	Kart	
4-5	Rally Vorderpfalz	Germania			●●●	Rally	

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



Che cosa avrà avuto da dire STEWART con JODY SCHECKTER, prima della partenza del G.P. d'Inghilterra? La foto sopra si riferisce a prima dell'incidente, perché JODY è dentro la sua McLaren poi distrutta. Ma forse lo scozzese si starà facendo dare dei... consigli, avendo già constatato certe doti di irruenza del ventitreenne sud africano. Ma non gli servirà molto ché, nella seconda partenza, per tentare un giochetto tipo FITTIPALDI-SCHECKTER al Castellet con PETERSON che lo precedeva (foto sotto) JACKIE finirà sul prato, costringendosi così a non far punti ai danni di EMERSON FITTIPALDI



Il computer punisce SCHECKTER

Silver-choc, la domenica della grande paura, non ha portato nelle classifiche grandi mutamenti. Alla battuta di arresto di Fittipaldi e Stewart, fa riscontro l'avanzamento che da tempo è costante, di Cevert, Peterson e Hulme che figurano sempre tra i primi. Revson, con la vittoria, si inserisce in questa ristretta élite dell'alta classifica mondiale. Dai 20 punti di Revson si passa infatti agli 8 di Ickx e Reutemann. Ma la cosa più interessante, indicata dal computer per la nona prova del mondiale piloti, è senza dubbio la valutazione data dal cervellone a Scheckter che solo quindici giorni fa, nel G.P. di Francia si era meritato il punteggio di 11,3. Che cosa è successo? perché il computer ha dato, per la prima volta un punteggio negativo? Perché quel -10,5 al pilota sudafricano?

E' presto detto: normalmente l'uscita di strada che si verifici per responsabilità del pilota, viene valutata dal computer con un fattore di demerito, in genere basso, che nel giudizio finale finisce per non essere rilevato in quanto toglie pochi punti o pochi decimi, a seconda della « qualità » dell'uscita, al pilota. Così sarebbe stato anche per Jody Scheckter se la sua uscita non avesse coinvolto tante macchine. Il cervellone, spietato, ha moltiplicato il fattore di demerito per le auto coinvolte nella paurosa carambola ed ecco che è saltato fuori quel -10,5, che, se sottratto agli 11,3 punti che costituivano il « patrimonio » di Jody dopo il G.P. di Francia, lascia al pilota soli 0,8 punti. Per il resto ben poco da rilevare se non che Ickx guadagna qualche posizione, ma non punti mondiali...

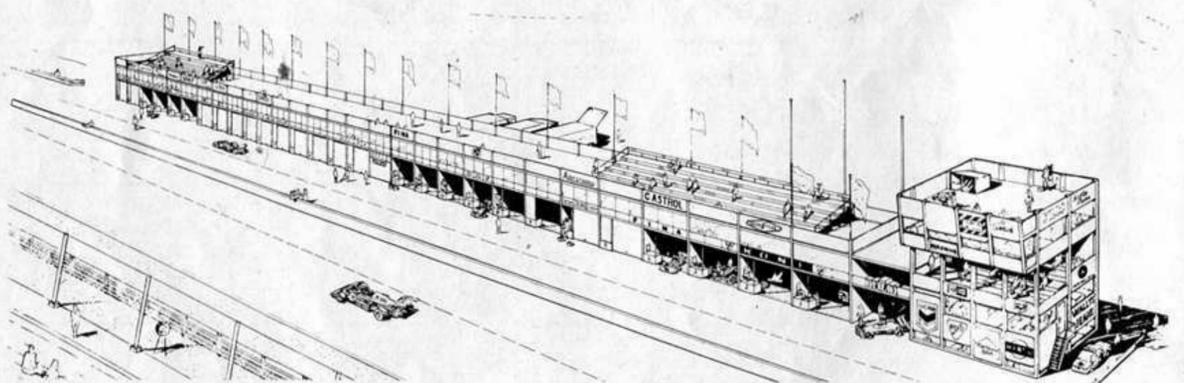
STEWART ha rinunciato alla sua seconda ispezione di ZANDVOORT

Quiz FERRARI per il G.P. Olanda

Dopo l'Inghilterra, decima prova di questo emozionante mondiale F. 1 nella rinnovata pista di Zandvoort in Olanda. JACKIE STEWART, come sapete, doveva ripresentarsi per un definitivo sopralluogo di agibilità della pista, dopo che aveva fatto molte eccezioni due settimane fa, anche se la valutazione complessiva era positiva. Forse, dopo aver visto quello che è successo a Silverstone e considerando che, per i tracciati inglesi, « Mister Sicurezza » non chiede tutto quello che pretende dagli autodromi continentali. Così il G.P. è senz'altro confermato per il 29 luglio. Un rappresentante dell'Automobile Club olandese, membro della Commissione Sicurezza della CSI, ha scritto un rapporto dopo la prima ispezione di STEWART

e con la sua garanzia per gli ulteriori lavori (soprattutto di correzione del guard-rails) la GPDA si è ritenuta soddisfatta. Intanto è stato anche completata la realizzazione della nuova torre di cronometraggio e del boxes, come vedete dal disegno.

Al G.P. d'Olanda in questo momento è ancora dubbia la presenza della Ferrari, anche se risultano iscritti i due piloti ICKX e MERZARIO. A Maranello stanno rapidamente modificando la B3 per il pilota italiano secondo gli aggiornamenti previsti da Forghieri e Rocchi. Però, conoscendo i salti di umore del « boss », può anche avvenire che le Ferrari non vadano o vada ancora soltanto ICKX. E' la solita roulette. Forse dipenderà anche dal risultato di Watkins Glen.



Degli altri protagonisti saranno presenti tutti quelli di Silverstone meno alcuni dei debuttanti più sfortunati. WILLIAMSON e MASS non avranno le macchine, dovrebbe così tornare JARIER. SURTEES ha superato i problemi di preparazione delle vetture nuove, per sostituire le tre andate distrutte a Silverstone. HAILWOOD e PACE perciò ci saranno.

Per la Iso-Marlboro WILLIAMS ha confermato la presenza di VAN LENNEP sulla seconda macchina mentre, dopo le prove in Inghilterra, AMON e Yorke hanno deciso di far debuttare la seconda monoscocca Martini-Tecno. Per ogni evenienza Pederzani spedisce anche la sua, che in questi giorni a Misano è stata provata ripetutamente da VITTORIO BRAMBILLA.

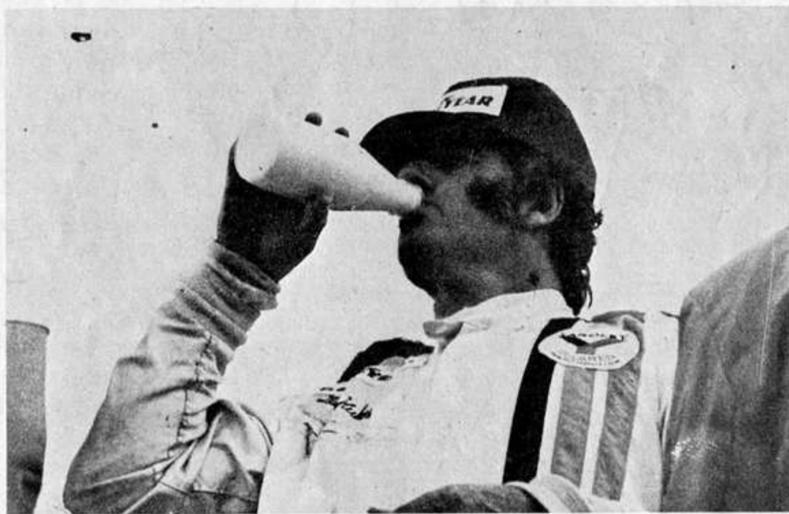
G.P. di G. BRETAGNA - Nona prova del mondiale piloti			LE CLASSIFICHE DOPO 9 PROVE		
La classifica in pista	Pagella inviato AUTOSPRINT	Classifica MERITO al computer	Classifica mondiale	Classifica pagelle inviato	Classifica computer
1. Revson p. 9	●●●●●	Hunt 11,9	1 Stewart p. 42	E. Fittipaldi 41	E. Fittipaldi 102,8
2. Peterson 6	Revson, Peterson, Hulme, Hunt, Reutemann	Revson 11,7	2 E. Fittipaldi 41	Peterson 40	Stewart 101,5
3. Hulme 4	●●●●●	Hulme 11,7	3 Cevert 33	Stewart 39	Hulme 93,5
4. Hunt 3	●●●●●	Peterson 11,6	4 Peterson 25	Cevert 37	Peterson 89,2
5. Cevert 2	Cevert, Regazzoni, Lauda, E. Fittipaldi, Stewart	Cevert 11,3	5 Hulme 23	Hulme 37	Cevert 86,8
6. Reutemann 1	●●●●●	Reutemann 11,2	6 Revson 20	Reutemann 35	Reutemann 74,8
7. Regazzoni —	●●●●●	E. Fittipaldi 11,0	7 Ickx 8	Lauda 31	Lauda 74,5
8. Ickx —	●●●●●	Ickx 10,9	8 Reutemann 8	Ickx 28	Ickx 72,7
9. Ganley —	●●●●●	Regazzoni 10,8	9 Merzario 6	Revson 26	Revson 70,1
10. Stewart —	●●●●●	Ganley 10,7	10 Follmer 5	Pace 25	Regazzoni 63,6
11. Beuttler —	●●●●●	Lauda 10,2	11 Hunt 4	Beltoise 24	Beltoise 60,0
12. Lauda —	●●●●●	Stewart 10,1	12 de Adamich 3	Ganley 23	Ganley 59,6
13. Von Opel —	●●●●●	Beuttler 8,9	13 Beltoise 2	W. Fittipaldi 22	W. Fittipaldi 56,2
		W. Fittipaldi 6,7	14 Hill 12	Jarier 21	Pace 47,4
		Von Opel 6,1	15 W. Fittipaldi 1	Regazzoni 21	Beuttler 44,0
		Hill 3,3	16 Regazzoni 1	Merzario 19	Merzario 42,4
		Watson 3,2	17 de Adamich 1	Beuttler 18	Jarier 41,8
		Scheckter -10,5	18 W. Fittipaldi 1	de Adamich 17	Hunt 28,2
		Amon n.c.	19 Pace 1	Hailwood 14	de Adamich 27,4
		McRae n.c.	20 Amon 1	Hill 12	Follmer 24,1
		Follmer n.c.		Hunt 12	Hailwood 23,9
		Oliver n.c.		Galli 11	Hill 23,6
		Williamson n.c.		Follmer 10	Galli 20,6
		de Adamich n.c.		Oliver 9	Amon 19,0
		Purley n.c.		Amon 7	Von Opel 11,4
		Beltoise n.c.		Scheckter 5	Oliver 8,6
		Mass n.c.		Schenken 4	Pescarolo 3,9
		Pace n.c.		Von Opel 4	Wisell 3,9
		Hailwood n.c.		Pescarolo 3	Bueno 3,4
				Purley 3	Watson 3,2
				Watson 3	Purley 0,8
				Keizan 2	Scheckter 0,8
				Pretorius 2	

«Non è difficile oggi vincere un G.P. potendo disporre di una Mc LAREN»

SILVERSTONE - Sul nero camion JPS che portava lungo il circuito per il giro d'onore i protagonisti del drammatico G.P. di Inghilterra, abbiamo parlato con gli «scampati» alla terribile carambola del 1. giro.

Innanzi tutto REVSON. E' obbligo la precedenza al vincitore, eccolo per noi. «Mi sarei accontentato anche del secondo posto; mi ritenevo già fortunato non essere rimasto coinvolto in quel spaventoso groviglio del primo giro. Ero alle spalle di Peterson e marciavo regolarmente, quando ho visto che era per me possibile avvicinarci senza forzare ulteriormente. Sono allora stato attento, ed ho visto che, nella curva a destra dopo il rettilineo d'arrivo, la macchina di Peterson sbandava con il posteriore. Ho attaccato allora, comprendendo che con la mia McLaren ce l'avrei fatta a passarlo. Così è stato al 38. passaggio, poi non ho più avuto problemi, limitandomi anche nel finale quando lui Peterson si è avvicinato a tenerlo ad un secondo di distanza. Credo che, oggi come oggi, non sia difficile vincere un G.P. potendo disporre di una macchina come la mia. Un mese fa aveva vinto Hulme, quindici giorni fa Scheckter meritava di vincere in Francia, oggi io ce l'ho fatta.»

Vicino a Revson il biondissimo Peterson, abbracciato e baciato da Chapman, che si complimentava con lui per il secondo posto ottenuto: «La mia Lotus andava molto bene, ma verso metà gara le gomme non avevano più l'aderenza del principio, e nelle curve veloci il di dietro mi partiva. Faticavo moltissimo a tenermi in strada. Non ho voluto rischiare e, quando Peter mi ha passato non ho cercato d'impedirglielo. Mi sono accodato alla McLaren, visto che non ero in condizioni con la mia Lotus di stargli davanti.» Poi



E' il segreto della forza agonistica di Hulme, dissetarsi a fine gara con latte freddo anziché con bibite? In mancanza di champagne...

si dedicava, in strettissimo inglese, tutto a Chapman, che per un po' era interdetto poi diceva: «Possibile...». Gli abbiamo chiesto poi di cosa discussero.

«Chapman mi ha detto — ha continuato Peterson — che forse si è storto qualcosa nella macchina nella toccata con Stewart, e che questa è la ragione della perdita di aderenza della mia vettura. E' possibile...».

Una rivelazione significativa questa di Peterson, perché poco prima, parlando con Stewart, questi ci aveva detto che aveva fatto un errore di guida.

Alla sera, nel «replay» del G.P. per televisione, la toccata (con bugia...) di Stewart si è poi vista benissimo in una eccezionale ripresa dall'elicottero. All'ex campione del mondo, certo non farà piacere questa ripresa, ma ormai sono finiti i tempi che, quando succede qualcosa, sono sempre gli altri che gli debbono strada.

Anche Hulme sul camion dei protagonisti del G.P. Ha conquistato il terzo posto con la grinta, il cuore e il pelo del «vecio». Si dissetava con una bottiglia di «estratto di mucca», (leggi latte). «Certamente speravo di vincere, ma mi ha un po' scombusolato e deconcentrato quanto successo nei primi giri della pri-

ma partenza. Ero quarto fino al 55. giro, poi non volevo arrivare dietro ad un "pivello" come Hunt e ho faticato non poco per passarlo e andarmi a prendere quattro punti per la classifica mondiale. Le nostre McLaren hanno dimostrato ancora una volta di essere le macchine più a punto del lotto delle F. 1. Se non fosse successo l'incidente del primo giro, ci scommetto, alla fine tre McLaren nei primi 5 posti non le toglieva nessuno, (ride) ... Con me primo, ovviamente», aggiunge.

Hunt, una conferma dopo due o tre exploit in questi ultimi G.P., anche lui sul camion assieme al suo sponsor, l'euforico lord Hesketh. Sprizzavano gioia tutti e due per trovarsi in così eletta compagnia. E Hunt sorridente: «Devo ringraziare il mio sponsor e tutta l'équipe che mi mette a posto la macchina per la fiducia accordatami. Avrei preferito arrivare terzo, ma onestamente non me la sono sentita di resistere ad un pilota come Hulme, e ho preferito non rischiare. Credo comunque di non avere sfigurato.»

Interveniva il suo sponsor, lord Hesketh che, roseo in viso per l'emozione, sbottava «il prossi-

mo anno lancerò un altro giovane nel mondo della F. 1...», ma non ha voluto dire chi è.

Ickx con la Ferrari è stato quint'ultimo... Non certo una prestazione degna del pilota né della macchina. Alla fine il belga ha detto. «Da come erano andate le prove mi aspettavo di peggio, ma non è andata male del tutto. Verso la fine la gomma anteriore destra si sbriciolava, ma sono riuscito lo stesso a mantenere la mia posizione cambiando leggermente traiettoria nelle curve. La gara ci ha dato una indicazione valida, ora a casa sappiamo dove lavorare, bisognerà cambiare qualcosa nella sospensione posteriore per rendere la macchina più aderente al suolo, poi si vedrà...»

Emerson Fittipaldi, il campione del mondo in carica, ha seguito invece il finale della gara dai boxes, dopo il suo ritiro: «Mi stavo avvicinando a Peterson ed ero sicuro di poterlo passare, guadagnavo tutti i giri qualcosa, quando nella parte dietro i box, improvvisamente ho rotto credo il pignone e la corona del differenziale, e per me è stata la fine.»

Giancarlo Cevenini



OFFICINA



AUTORIZZATA

2002 (16 valvole) CONCESSIONARIA PER L'ITALIA VETTURE E MOTORI CORSA
CV. DIN 275

SCHNITZER
RICAMBI - ASSISTENZA

3000 cc (iniezione)
CV DIN 380

Roma — Via Collatina, 92 ■ Telefono (06) 255929

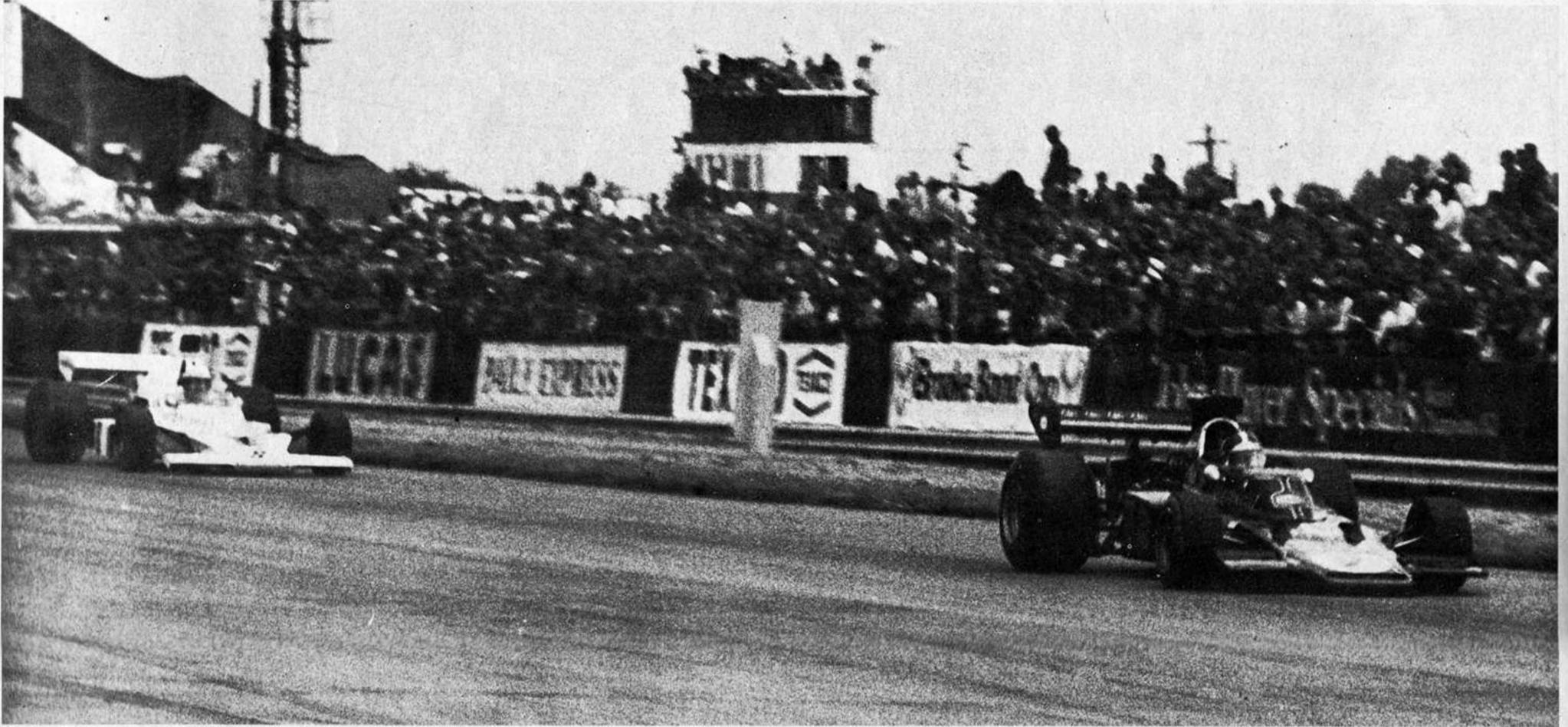
AUDI NSU

il
ritratto
di attua-
lità



PETER REVSON, è il secondo vincitore nuovo dei Gran Premi Formula 1 di quest'anno. Un americano 34enne, ricco, duro, che sa ciò che vuole e non è intimidito più, da nessuno. Ecco il ritratto senza riserve che traccia di un pilota da corsa

Quell'ambiziosa «canaglia»



Finalmente, al Gran Premio d'Inghilterra a Silverstone, Peter Revson ce l'ha fatta a vincersi il suo primo Gran Premio. Eccolo con la sua McLaren dare la caccia a Fittipaldi

PETER REVSON è alto, bruno e bello come un divo del cinema, al quale si sia affidato il ruolo di pilota. In questi ultimi dieci anni, forse, il suo viso si è un poco più scavato, in confronto all'epoca in cui apparve per la prima volta sui circuiti europei, però dimostra meno dei suoi trentaquattro anni.

Giovane e bello, eccettuato quando gli si guardano attentamente gli occhi e si osserva il modo di stare seduto, perché allora si nota in lui una certa tensione, pare una molla che stia per scattare. Come ha detto un suo collega-pilota: «Ha un'espressione angosciata. Penso che prenda le competizioni troppo sul serio e ormai non credo che correre lo diverta più.»

Peter Revson non è un dilettante, bensì un vero professionista. Appartiene però a una famiglia ricca, al mondo cioè che in passato forniva la maggioranza dei piloti che partecipavano alle corse. Suo padre, Martin Revson, e suo zio, Charles, fondarono la grande società di cosmetici (del valore di molti milioni di dollari) la Revlon. Alcuni anni fa i due fratelli si divisero, però, e Peter nega di essere l'erede dei milioni Revlon.

Frequentò l'università americana Cornell e quella delle Hawaii e asserisce di essersi fatto strada con le sue forze (nel 1971 vinse la Can-Am) nelle corse, ma un suo amico, a questo proposito, osserva: «Non lasciatevi imbrogliare da Peter, suo padre gli diede un mucchio di soldi.»

Revson è cordiale e socievole, ma dal suo modo di fare si capisce che è completamente assorto nelle corse, che sono la sua vita. Come ha detto nell'intervista che pubblichiamo, si è posto una meta: vuole diventare campione del mondo prima di compiere i trentacinque anni.

— Tanto per saperlo, quando e dove è nato?
«A New York, il 27 febbraio 1939».

— Se ricordo bene, nel 1964 corse in Formula 1 in Europa.

«Sì, per Reg Parnell, con un vecchio carrettone. Non pagavo io, la vettura era di Tim. Non guadagnavo molto, ma c'erano parecchie gare non di campionato e valeva la pena parteciparvi.»

Addio agli studi e ai profumi

— Studiava ancora, quando cominciò a correre?

«Sì, lasciai gli studi per fare il ricercatore di mercato per la distilleria Seagram, però dopo decisi di riprenderli. Non durò a lungo; se non sbaglio m'iscrissi per un semestre, poi piantai lì di nuovo. Ripresi quindi a lavorare, ma intanto avevo già cominciato a correre con le sport. Questo è il mio tredicesimo anno di gare.»

— Quando cominciò a gareggiare?

«Nel febbraio 1960. Avevo già fatto quattro stagioni complete, quando corsi con la vettura di Tim. Il mio primo anno in Europa fu il 1963, e allora gareggiavo con una Formula Junior di mia proprietà. A quei tempi la Junior somigliava alla F.3 di oggi; i monoblocchi erano di serie e non si potevano usare teste cilindri modificate, tutto, insomma, doveva essere di serie.»

— E poi è giunto un momento in cui ha cominciato a prendere le corse sul serio e non più soltanto come un divertimento?

«Be', già agli inizi ero molto competitivo, ma in fondo non sapevo fino a che punto volevo arrivare. Neppure se ci tenevo a migliorare il livello che avevo raggiunto. Quando, però, ci ho veramente preso gusto, allora senz'altro, ho pensato a vetture più veloci. Per imparare a pilotare appunto vetture più veloci, era chiaro che occorreva essere piutto-

sto bravo e, in seguito, fu altrettanto chiaro che per portarsi in primo piano era necessario diventare professionista. Voglio dire che facendo il dilettante non ci sarei arrivato, perché i grandi piloti sarebbero diventati dei veri professionisti. A questo punto, dunque, avrei dovuto dedicarmi alle corse e appunto nel primo, o nel secondo, anno decisi di fare del mio meglio e di correre il più possibile e questo significava diventare professionista.»

— Eppure certi piloti corrono già su vetture competitive a ventitré o ventiquattro anni. Ha l'impressione di avere forse sbagliato strada, ad un certo momento.

«No, ma all'inizio non avevo molto denaro e non potevo comprare vetture con le quali potessi mettere in luce le mie doti, in modo forse più vantaggioso. Alludo a vetture veloci, più particolari, quelle che attiravano l'attenzione della stampa, e non vetture di serie sport di cui nessuno si occupava. Allora, come dilettante, potevo permettermi soltanto di correre con vetture sport di serie o con la Formula Junior. Non potevo comprarmi una Porsche spider, o una Maserati birdcage, o comunque le migliori macchine dell'epoca. A quei tempi Roger Penske si poteva permettere macchine del genere e come lui, anche alcuni altri, mentre io dovevo tirare avanti alla meglio e farmi esperienza correndo ogni settimana su sport di serie e su Formula Junior. Nel 1963 passai alla Formula Junior, perché era un mezzo poco costoso per mettermi in luce, dato che allora si trattava della seconda formula come importanza, dato che la F.2 non esisteva. C'era la F.1 e c'era la Formula Junior. In questa formula i giovani in gamba erano tanti, a quell'epoca, e Jackie Stewart non esisteva

CONTINUA A PAGINA 12 Logan B. Lessona

il
ritratto
di attua-
lità



Le piste che riducono troppo i rischi, livellano anche troppo i piloti

CONTINUAZ. DA PAGINA 10

ancora. Se si faceva bene nella Junior, si veniva notati. Quell'anno Hulme e Arundell dominarono in quella formula, ma Rindt apparve contemporaneamente a me; poi c'erano Schlessler, Mitter, Spence, Gardner, Attwood, Hobbs, Hawkins, Mayer...»

— Il suo nome le è stato di svantaggio? La gente si è rifiutata a lungo di prenderla sul serio? Nel 1964, poi, le corse di F.1 cominciarono a diventare serie, vere gare da professionisti, non è vero? Fu la fine dei dilettanti, se non sbaglio?

« Si probabilmente il mio nome mi è stato di svantaggio. Penso che fosse difficile, per la gente, prendermi sul serio. »

— Pensava probabilmente che non avesse bisogno di denaro.

« Non soltanto; comunque il concetto era più o meno quello. La gente pensava: "dato che sei così ricco, non prendi probabilmente le corse molto sul serio." »

— Eppure Penske era ricco e lo prendevano sul serio. Può darsi che c'entrasse per qualcosa anche il suo ceti.

« Non saprei. Penske non andò mai in Europa, correva negli Stati Uniti. Insomma, non provò mai a correre in F.1 o a Indianapolis, dove non si trova il successo pagando, anche se al giorno d'oggi si direbbe che si possa ancora entrare in F.1 pagando. Questo vale almeno per certa gente. »

— Secondo me « si direbbe » non è esatto. E' così veramente.

« Beh!, c'è qualcuno che paga; insomma o si ha un patrocinatore o si sborsano i quattrini di tasca

propria. Certi piloti di mia conoscenza non sarebbero in F.1, se non fosse per la generosità di alcuni patrocinatori. Non corrono con denaro loro. »

— Esistono piloti che vengono ingaggiati soltanto perché sono i migliori, anche se non contribuiscono alle spese? Alludo a Stewart...

« Oh! certo, ma Stewart non sarebbe pagato tanto senza un patrocinatore. Il patrocinio ha portato molto più denaro alle corse, in confronto a dieci anni fa e, probabilmente, in una sola gara Stewart guadagna più di quanto facessero dieci anni fa ottimi piloti, durante tutta la stagione. E' un bene che l'industria sia entrata nelle competizioni, portando denaro, perché questo rende le corse più redditizie per i piloti. Credo che Phil Hill, quando vinse il campionato mondiale nel 1961, si sia intascato 25.000 dollari (circa 15 milioni di lire). »

182 milioni
in un anno

— Lei non ha portato un patrocinatore alla McLaren, quindi è la Casa che la paga. Lei non spende, per correre alla McLaren. »

« No, perbacco. Non mi converrebbe, con quello che potrei guadagnare correndo negli Stati Uniti. L'anno scorso incassai 310.000 dollari in premi (circa 182 milioni di lire), con Can-Am e Indianapolis. Cioè le mie vetture hanno vinto quella cifra e a me è toccata una percentuale. Senza contare altri premi. A questo punto la gente si chiede perché rinunci alla Can-Am per correre in F.1 e tut-

ti ritengono che sia un sacrificio finanziario, come infatti è, sotto certi aspetti. Non posso guadagnare altrettanto denaro in F.1, o se non altro per farlo dovrei vincere ogni gara. D'altro canto, la McLaren ha ottimi patrocinatori e l'accordo mi ha fruttato bene. Che vinca o che perda, mi è garantita una certa cifra. Questo non sarebbe possibile, se il team McLaren non fosse ottimo, prima di tutto, e se non avesse buoni patrocinatori in secondo luogo. Cioè Goodyear, Gulf e Yardley. »

— Allora perché ha deciso di cambiare?

« Perché ne avevo voglia... insomma continuo a credere che la F.1 sia ancora il meglio e volevo avere la possibilità di cimentarmi. E' un tipo di corsa che mi piace, ricordavo di avere già provato nel 1964 e avevo sempre pensato che mi avrebbe fatto piacere ritentare, con una vettura ufficiale, con la possibilità di vincere il campionato mondiale. »

— E' questa la sua meta?

« Oh! sì. »

— Nel team di F.1 è secondo pilota, con Hulme?

« Certo, o almeno lo credo. In effetti non sono secondo di nessuno, nel vero senso della parola. Voglio dire che le vetture sono preparate nello stesso modo. A Hulme ne tocca una, l'altra a me, ecco tutto. E poi c'è quella per Scheckter. In realtà non esistono numero uno e numero due, come l'intende lei. Probabilmente la mia vettura vale la sua, infatti in Argentina mi sono qualificato meglio io, quindi la macchina è per lo meno veloce quanto quella di Hulme. »

— Chi dirige la squadra?

« Teddy Mayer. Non so quale percentuale della McLaren sia di sua proprietà, ma credo che Patty McLaren e Teddy abbiano più o meno lo stesso numero di azioni. Ciò significa che Teddy e Bruce erano alla pari, perché Patty ha la parte che apparteneva al marito. Né più, né meno. »

— In effetti, però, comanda Teddy

« Su questo non c'è dubbio. »

— Come mai quando ingaggiarono Stewart al Can-Am (che poi non disputò per... l'ulcera) lei ha lasciato la squadra Can-Am per passare alla F.1?

« Avevo voglia di correre in F.1... »

— « Non è stato perché, con l'arrivo di Jackie, lei ha voluto prendersi una rivale? »

« No, dato che avevo la scelta. Avrei esitato soltanto se ne fosse valso la pena, dal punto di vista

Se corri
perché vuoi

Se corri
perché devi



Lunga durata:
perché è costruita con lamiere di 12/10, senza risparmio di punti-saldatura; perché la struttura è compatta e perfettamente rifinita.

ABARTH fa per te
Chi conosce il valore di questa «firma» sa anche perché Abarth dà di più. La lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni per qualsiasi vettura.

ABARTH anche nella marmitta
Alto rendimento: perché è tecnicamente concepita per far respirare meglio il motore.
Un simpatico rombo: perché è fonicamente collaudata.
Costante rendimento nel tempo: la qualità e la tecnica costruttiva Abarth sono ormai confermate in tutto il mondo.



...e ricorda:
volante ABARTH
Armatura in Avional
Impugnatura rivestita con «vera pelle»
Collaudato a 100.000 cicli 20 Kg.
Montato all'origine su: ABARTH RALLY
124 FIAT - AUTOBANCHI-ABARTH
Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli Specialisti Elaboratori che espongono questa targa



sele
com

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

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

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH
GAUSS
NGK
SPARVA**

finanziario; cioè avrei continuato con la Can-Am, Indianapolis e così via, in tal caso. Mi spiego: per quanta voglia avessi di correre in F.1 non volevo che rappresentasse un sacrificio finanziario. Invece così come sono andate le cose, non lo è. E' stata una delle principali considerazioni, oltre al fatto che la McLaren avrebbe avuto una ottima vettura di F.1. L'anno scorso non andò tanto bene, per la McLaren, che non ha però mai due anni iellati in fila. Ritengo che il team McLaren sia eccellente, mi è sembrata una buona occasione passare alla F.1. Fin qui tutto bene, ma posso sempre tornare in assoluto alle corse USAC. Ma se comincio a vincere in F.1...

L'occasione buona arriva prima o poi...

— Secondo lei, quando ha cominciato a essere preso sul serio?

«Penso verso il 1966, dopo una buona stagione con la GT40, con la quale correvo per la Essex Wire. Vincemmo la nostra classe a Spa e a Sebring, conducendo in molte altre gare. Poi partecipai alle ultime tre competizioni della serie Can-Am, sempre in quell'anno, e me la cavai bene. Dopo ottenni un contratto dalla Goodyear, per il 1967, e quell'anno gareggiai con il team ufficiale Mercury Trans-Am e con quello della Ford a Le Mans. Fu allora che la gente cominciò a prendermi sul serio, come professionista.»

— La fortuna svolge un ruolo importante nelle corse? Oppure lei ritiene che la fortuna dipenda da se stessi?

«Mettiamola così: secondo me, se si tiene duro, l'occasione buona finisce per arrivare. Non sarà forse così in altri campi, ma nelle corse sì. Bisogna sfruttare le occasioni, perché potrebbero non ripresentarsi.»

— In corsa ha mai sentito che doveva assolutamente farcela?

«Tante volte.»

— Ha mai sentito che una data gara rappresentava una svolta importante per lei?

«No, ma col passare del tempo credo di avere migliorato. E' stata una lenta progressione. Il mio unico errore, che avrebbe potuto influire negativamente sulla carriera, fu un incidente che ebbi in prova a Daytona. Pilotavo nel team Ford Le Mans e urtai, marciando a oltre 240 orari. Sono quasi certo che finii contro il muro per via di un pneumatico troppo sgonfio. D'altro canto non fu possibile trovare il vero motivo dell'incidente, in quanto la vettura era totalmente distrutta. Dopo feci fatica a rientrare nel team Ford, e ad abituarli al complesso, cose che mi danneggiarono un poco, credo, in quanto la Ford a quell'epoca era una potenza nelle competizioni. Disponeva di molti piloti di primo piano e io ero più o meno in fondo all'elenco, per via di quell'incidente. Ritengo che mi fece fare qualche passo indietro. D'altra parte, in quello stesso anno correvo per la divisione Mercury della Ford e vinsi più gare degli altri conduttori, cioè Gurney e Parnelli Jones. Io dovevo gareggiare soltanto quando i due non erano disponibili e vinsi un paio di gare, mentre loro se ne aggiudicarono soltanto una a testa, per cui feci bella figura. Poi gareggiai con la Dana Chevrolet nelle gare USAC e nella Can-Am.»

— Durante la sua vita di pilota, c'è mai stata una corsa in cui ha sentito che era quella decisiva, per la sua carriera?

«No, non in modo specifico, però è un fatto che si è sempre riproposto di anno in anno. Ricordo certe stagioni nelle quali, arrivato a ottobre o novembre, non sapevo che cosa avrei fatto nell'anno successivo. Certe squadre per le quali avevo corso, e con successo, avevano scarsità di denaro e non potevano più continuare, per cui dovevo cercarmi un'altra sistemazione. Sulle prime non combinavo niente ed era sempre una fatica, trovare qualcuno che durante l'inverno preparasse qualcosa, in modo che io potessi continuare a correre.»

— Un po' come nel cinema, ove si è bravi in rapporto all'ultimo film che si è girato?

«Be', non si trattava dei miei precedenti in corsa, dato che tutto sommato non erano disprezzabili, bensì di trovare gente, patrocinatori, che potessero iscrivere una vettura per me. Una questione di costi, la necessità di trovare il modo di guadagnare correndo. Comunque, ci sono sempre riuscito e non sono mai rimasto senza guida. Ho sempre potuto combinare qualche accordo, per una serie di gare, e non a una per volta, chiedendomi per chi avrei corso dopo.»

— Parlando di piloti professionisti, secondo lei quale percentuale corre soprattutto per il denaro e quale correrebbe comunque, anche se il denaro in ballo fosse poco?

«Non credo che esista nessuno che corre soltanto per il denaro. Secondo me, i piloti bravi, nella maggioranza, sarebbero capaci di seguire un'

PETER REVSON traccia questo identi-kit

La stoffa del vero campione del volante

● capacità di resistere allo sforzo fisico e mentale

● essere EGOISTA, anzi EGOCENTRICO per vincere

● non avere «comprensione»



altra attività, dato che sono intelligenti. D'altro canto, non so quanti correrebbero con l'intensità con cui corro, se non ci fosse in gioco tanto denaro. Molti scenderebbero in pista, però con meno frequenza, non fosse che per gli utili che ne ricavano. Io correrei, però, con meno assillo. Corse come quelle d'Indianapolis e di F.1 richiedono uno sforzo. In complesso il denaro implicito è molto: quello dei patrocinii, quello della squadra, quello che si cerca di guadagnare. Sono in gioco grosse poste. Se non esistesse la questione del denaro io credo di correre per divertirmi, ma non prenderei le gare tanto sul serio. Nel frattempo dovrei avere qualche altra attività, non potrei dedicarmi alle corse al cento per cento. Dovrei guadagnarci da vivere.»

— Tutta questa tensione la rende nervoso?

«Parlo di tensione relativa. Ce n'è di più nelle gare di F.1 e d'Indianapolis, che in quelle per dilettanti, dello SCCA. Io sono piuttosto calmo, altrimenti non sarei durato tanto.»

— Lei crede che si possa influire psicologicamente sugli altri piloti? A lei l'hanno mai fatto?

«Non proprio.»

La durezza del temperamento

— Qualche tempo fa intervistai Alan Rees, della March, e mi ha detto che secondo lui un pilota deve essere un duro, per diventare un campione. Ha detto che è necessario essere un po' canaglia. Lei è d'accordo?

«Sì sono d'accordo. Alla lunga i vincenti si distaccano dai perdenti e hanno una durezza di temperamento che manca agli altri. Nelle corse, però, la vettura conta almeno per il 50% e quando si paragonano i vincenti con i perdenti, bisogna anche tenere conto del mezzo. Se invece si può fare un paragone fra piloti, con tutto il resto a parità, allora è una questione di personalità, di carattere, di durezza, appunto.»

— Lei è capace di essere così duro?

«Abbastanza. Credo di esserne moralmente capace, si tratta soltanto di vedere se sono abbastanza veloce.»

— L'anno scorso, a Indianapolis, ottenne la prima posizione al via.

«Sì e bisogna guadagnarcela.»

— Qual è stata la sua più grande soddisfazione, in corsa?

«La vittoria nella Can-Am, nel 1971. E ora questo primo G.P. mondiale F.1 inglese.»

— C'è qualcosa che cambierebbe, nelle competizioni, se potesse farlo?

«Trovo che la GPDA fa un buon lavoro, chiedendo più sicurezza sui circuiti.»

— Che cosa la spaventa maggiormente, in pista?

«Credo il fuoco. Sulle vetture da corsa l'attrezzatura anti-incendio non è ancora sufficiente. Un buon passo avanti è quello dei serbatoi dell'Alfa e non capisco perché si fanno tante storie ad adottarli.»

— A che cosa servono, se non sono richiesti per le altre vetture?

«Resta sempre un passo nella direzione giusta.»

— Tutti, però, dicono che le altre vetture dovranno essere riprogettate.

«Lo facciamo. Dovrebbero costruire vetture che incorporino queste misure di sicurezza, anche se non penso che per ora possano essere incluse nei regolamenti, benché si potrebbe fare per le gare di Gran Premio. Si spendono già tanti soldi nello sviluppo tecnico. La F.1 è abbastanza sofisticata perché si possa chiedere che venga aggiunta questa misura di sicurezza, ma per altri tipi di vetture non si spende altrettanto e, quindi, non si può pretendere che i concorrenti sborsino somme per incorporare alle macchine una data misura di sicurezza. In F.1 si dovrebbe invece farlo, e non ci sono scuse, dato quello che spendono già per migliorare le vetture.»

Le prove mi annoiano

— Se l'avessero fatto, oggi Siffert sarebbe qui.

«Appunto. Secondo me, se si stabilisce che il serbatoio dell'Alfa è più sicuro, allora dovrebbe essere montato, cominciando con la F.1, la grande esponente delle vetture da corsa. E' in questa formula che si dovrebbe dare l'esempio, passando poi alle altre.»

— E, invece, in realtà, non succederà niente.

«Già, ma se la GPDA si muove, potrebbe andare diversamente. Io ora partecipo più attivamente al lavoro della GPDA, e assisto a un maggior numero di riunioni. Non ho peli sulla lingua. La GPDA obbliga gli organizzatori a modificare le piste e, quindi, credo che dovrebbe anche raccomandare all'associazione dei costruttori di incorporare misure di sicurezza alle vetture. Che a Silverstone il fuoco non si sia innescato è un buon passo.»

— Perché corre?

«Mi diverte ed è piacevole fare una cosa che diverte, guadagnandosi inoltre da vivere. La vita delle corse mi piace, lo spirito competitivo, però certe cose mi piacciono meno, per esempio il lavoro necessario per diventare efficienti a volte è noioso, come andare a un circuito una settimana prima della gara per svolgere tante prove. Si sa che è necessario, se si vuole riuscire, ma diventa un poco monotono. Vale però la pena, soprattutto se si vince. Nulla serve più di una vittoria, per "ricaricare le batterie". Penso che, se avessi un lungo periodo di jella, il mio entusiasmo scemerebbe, soprattutto in questo momento, e sarei tentato forse di piantare lì. Adesso però sono efficiente quanto lo sia mai stato, anzi non lo sono mai stato tanto, quindi forse per questo, dato che ottengo migliori risultati. Correrne mi piace più che mai.»

— Le corse sono il principale interesse della sua vita?

«In questo momento sì. Sono comproprietario della concessionaria Lincoln-Mercury in California e di una società di affittanze, ma non ho molto tempo per stare là ed è il mio socio che si occupa degli affari quotidiani. Mi piace molto la musica, sinfonica e jazz. Preferisco però il jazz, mi piacciono i suonatori moderni, come Kenny Birrell il chitarrista. Mi piace anche sciare.»

— Qual è la sua occupazione preferita, quanto non gareggia?

«Mi piace l'acqua; in California vivo sulla spiaggia e faccio pesca subacquea, oltre a quella alla lenza in acque basse. Ho avuto molte barche e anche adesso ne ho una, in società. Stare sull'acqua mi rilassa.»

— Ha mai pensato di sposarsi?

«No, è una cosa alla quale penso per il futuro, ma per il momento non lo desidero.»

— Pensa mai a ciò che farà quando non correrà più?

«Sì, ci penso ma non ho ancora deciso perché le possibilità sono tante; non prenderò decisioni, finché non avrò smesso di correre.»

— Vorrebbe lasciare le corse solo dopo essere arrivato alle più alte vette?

«Senz'altro. Se, al massimo, nei prossimi due anni non raggiungerò la mia meta, vorrà dire che

CONTINUA A PAGINA 16

il ritratto di attua- lità



CONTINUAZ. DA PAGINA 13

non ci riuscirò mai, per cui probabilmente rinuncerò.»

— Secondo lei, qual è il suo peggiore difetto?

«Ho tendenza, credo, a non essere molto premuroso col prossimo, a volte, e sono pigro.»

— E la sua maggiore qualità?

«Non sono volubile, non rinuncio facilmente, sono tenace. Se voglio fare una cosa, in genere ci riesco.»

— E' un tipo convincente?

«Se voglio. Se desidero veramente una cosa, quale che sia, riesco a escogitare il sistema per ottenerla. Si tratta di sapere decidere ciò che si vuole fare, cioè di studiare ogni alternativa e scegliere quella che vale di più. Chiarito questo punto, il resto è abbastanza facile... dopo, arrivare alla meta non è tanto difficile, almeno per me. Bisogna avere una certa pazienza e io credo di averla. Sono invece impaziente quando si tratta di cose futili, piccoli particolari che disturbano. La gente incompetente mi fa spazientire, a volte mi fa perdere la pazienza il fatto di non riuscire a essere paziente! C'è chi sa lasciar correre, io invece sono un perfezionista e non lascio correre; devo rimuginare e cercare di rimediare in qualche modo.»

— Ritieni che il fatto di essere stato «povero» le sia stato più utile, che se avesse avuto molto denaro su cui contare?

«Dipende da che cosa vuole dire, con la parola "povero". Si può essere ricchi ed essere però poveri, mentre si può essere al verde senza essere poveri. Si può fare lo hippie. Per avere successo nelle corse, secondo me bisogna essere ambiziosi; chi riesce è ambizioso e le due cose vanno insieme. Se si è ambiziosi, si è competitivi per logica conseguenza. Secondo me, è questa l'essenza delle corse: essere più veloci degli altri. Non si tratta di raggiungere la grande velocità, né di esserne esaltati, ma soltanto di andare un poco più forte degli altri. Se si vuole vincere, bisogna trovare il modo per farlo. Io ho avuto molta esperienza, ho molta fiducia e non sento gran parte della tensione psicologica. Se durante una corsa guardo nello specchietto retrovisore e vedo il pilota vattelapesca che arriva, me ne infischio, se però si tratta di Jackie Stewart, allora mi sento incitato a sforzarmi di più. Non mi dà noia, comunque.»

— Le danno noia i trentaquattro anni?

«No.»

— Parliamo ancora di ciò che occorre, per arrivare alle alte vette nelle corse.

«La vettura conta per il 50 o 60 per cento. Per questo ritengo che nelle competizioni automobilistiche occorra più prontezza di spirito che negli altri sport. Anche Stewart, per quanto abbia molte doti, ha studiato soprattutto il modo di sfruttarle; insomma, bisogna sapere adattare la propria prontezza di spirito alla meccanica. Sarebbe molto più facile, se bastasse dimostrarsi abili. Piloti che, apparentemente, sono a pari merito non tagliano mai il traguardo insieme. Le corse richiedono molta resistenza, si tratta di uno sport "fisico", però è anche mentale. Alla conclusione, è un banco di prova per se stessi. Per arrivare alle alte vette si deve essere egoisti, addirittura egocentrici. Chi ha la stoffa del campione non è mai molto comprensivo, verso il prossimo. Occorre non interessarsi ad altro, dedicarsi completamente alle corse e, in tal caso, si hanno certamente delle pecche, pur potendo essere ugualmente brava gente onesta.»

— Pensò di abbandonare le corse, quando suo fratello Douglas morì in una gara di F. 3 in Danimarca?

«Sì, allora riflettei a lungo. Sapevo che, continuando a correre, mi sarei dimostrato egoista nei confronti dei miei genitori. Mio fratello morì urtando contro un muretto in cemento. Un pilota non dovrebbe morire per un errore; ci sono tanti modi di perdere una corsa, senza morire. Naturalmente, più le competizioni diventano sicure, e più serrati sono i duelli. Se si sente più sicuro, un pilota è fatalmente più portato a rischiare. Attualmente le vetture in pista si sgranano molto velocemente e i più bravi si lasciano alle spalle i meno bravi. Se le piste dovessero diventare sicure al cento per cento, i meno bravi resterebbero più vicini ai leaders, perché andrebbero al massimo, senza serie conseguenze.»

I. b. I.

Dietro le quinte del G.P. inglese

SILVERSTONE - Doveva esserci Amon sulla Iso-Marlboro di F. Williams come seconda guida. Ma la pace (precaria) fra la Martini e Pederzani ha impedito che il neozelandese collaudasse la macchina, che è stata affidata a McRae con la speranza che lui, costruttore la mettesse il più possibile a posto. Al G.P. d'Olanda la macchina sarà guidata da Van Lennep, poi fino alla conclusione del campionato l'avrà Pescarolo. Williams avrebbe preferito McRae ma questi dice di preferire le F. 5000. «La F. 1 è troppo difficile».

● Lord Hesketh, lo sponsor di Hunt era organizzatissimo per il G.P. d'Inghilterra. Oltre ad una mastodontica Rolls (per portare gli «amici») aveva un elicottero personale, sempre per gli «amici» con i quali andare a prendere il tè nella sua tenuta ad alcune miglia da Londra. Tanto sfoggio è stato ripagato dal magnifico quarto posto di Hunt, che ha vinto anche il Premio della combattività intitolato a Siffert.

● Venerdì sera prima della gara abbiamo chiesto ad Ickx come mai avesse fatto così pochi giri di seguito, la risposta è stata pronta. «Noi della Ferrari, abbiamo dovuto lavorare di più per cercare le regolazioni giuste nella macchina perché non abbiamo corso qui in aprile nella gara in preparazione di questo G.P. come hanno invece fatto gli altri...».

● Una scritta «Ickx» sulla pista davanti ai box, ha fatto dire ai maligni che fosse stato (di notte) Sante Ghedini a dipingerla con la vernice bianca. C'era anche la scritta «Forza Regazzoni», era chiaramente del suo amico Bruschi, che anche lui notte-tempo....

● Certamente la situazione della BRM non è delle più rosee. A conferma di questa impressione Regazzoni, che ha per l'ennesima volta rotto il motore il primo giorno di prove dopo appena 6 giri, non aveva il muletto, perché era in America per prove Firestone. «Voglio chiedere a Stanley di non farmi venire il primo giorno di prove e di cambiare subito il motore» ha detto Clay «tanto si rompe sempre e non riesco mai a girare. Così vale cominciare dal secondo giorno».

● Durante le prove le due Tyrrell hanno provato ancora il nuovo musetto non più avvolgente, ma a punta tipo McLaren. Ma né Stewart né Cevert lo hanno apprezzato. Laconico è stato lo scozzese. Ha detto: «Credevo meglio, invece è peggio...».

● L'autista del camion Tecno-Martini è anche un ottimo cuoco, e l'odore delle tagliatelle alla bolognese si sente sempre di più nei boxes dei G.P. A mangiarne un piatto è stato visto anche il capo meccanico della Ferrari Borsari.

● Alla fine delle due giornate di prove, Stewart si è dichiarato scontento delle gomme che non avevano molta aderenza, poi ha fatto cambiare i rapporti per allungarli; ma alla fine non è riuscito che a partire in seconda fila con lo stesso tempo del suo rivale di sempre E. Fittipaldi col quale in tre sedute di allenamento si era distinto per ripetere entrambi gli stessi esatti tempi.

● Il G.P. d'Inghilterra vinto da Revson è stato il G.P. dei «debs» che erano ben quattro: Mass (Surtees), McRae (Iso-Marlboro), Williamson (March) e Watson (March).

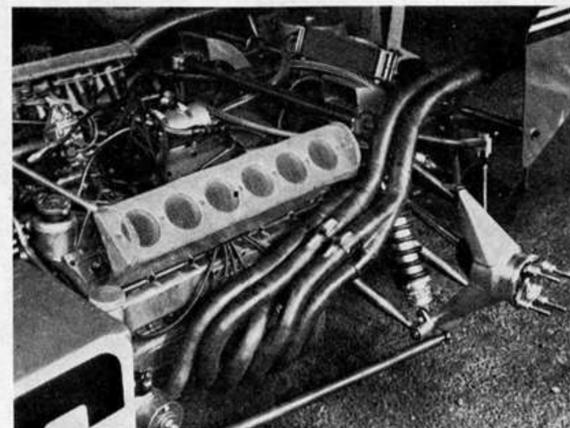
● Amon scontento della sua Tecno-Martini la prima giornata di prove, ha voluto che gli cambiasse il motore, perché non prendeva i giri che lui voleva. Poi ha fatto montare, fra lo stupore generale anche dei suoi colleghi una quarta da 190 kmh. A questa velocità affrontava la curva a destra che immette nel rettilineo d'arrivo, mentre gli altri la facevano in quinta a 260 all'ora.

● David Purley, ha rotto il motore il primo giorno di prove, poi il secondo è andato a guard-rail rovinando la macchina e non ha potuto prendere il via. «Meglio così» ha detto «avrei potuto trovarmi in mezzo a quel po' po' d'incidente». Poco dopo c'è il via della F. Atlantic della quale il giovane inglese è una vedette. E stavolta al via addirittura, c'è quella macchina che vola nel mucchio. Ma anche stavolta Purley (che era in prima fila) non c'è di mezzo. Alla fine dirà: «Una fortuna da niente oggi!».

FLASH-BACK DI SILVERSTONE:

le vicende delle prove «istruttive» anche per quanto accaduto dopo

Piace agli inglesi il «TECNO 12» (ma su un telaio CHEVRON)



La singolare sospensione posteriore della Tecno-Fowell. Di puntini ce n'è uno solo, sotto. Nella parte alta la guida è affidata solo al triangolo...

SILVERSTONE - Si è provato un certo choc nel G.P. inglese nel trovare nello schieramento la solitaria Ferrari in ottava fila. Veniva fatto di pensare che parte del motivo risieda forse nella concentrazione della Ferrari sulle sport, come è già successo in passato. Non si può negare che Ickx non abbia tentato di fare del suo meglio in prova, ma pareva avere gli stessi problemi che avevano i piloti BRM e Surtees con pneumatici Firestone (fra i quali Lauda e Mass sembravano i più «lisci» nelle curve).

Ripassare la storia di vigilia di un G.P. è sempre istruttivo. Si ha modo di valutare meglio tutto quello che è seguito. Prendete per esempio la March. Dopo tutti i maneggi per togliere Jarier dall'abitacolo della sua March per questa gara (che, secondo Mosely, aveva accettato come parte del prezzo da pagare per il suo previsto campionato di F. 2) non si può dire che il giovane Williamson abbia proprio fatto faville già in prova. Tanto lui che il suo benefattore, Wheatcroft, erano chiaramente delusi al termine delle sessioni, dato che, provando la vettura, Roger aveva girato di 1' 1/2 più veloce di quanto abbia fatto nelle prove della corsa. Ha poi ammesso: «Ero talmente nervoso che non sono riuscito a prendere la macchina in mano per un intero giro. Sapete com'è, una questione di equilibrio. Una volta ho cercato di abbordare la curva di Abbey (velocissima, a sinistra) a tavoletta, mi sono accorto che non ci riuscivo e prima di avere il tem-

LE CONFIDENZE di Eoin S. YOUNG



Gli «orecchioni»

● Le cuffie attualmente di moda, che si vedono ai boxes durante i Grandi Premi, non servono soltanto per difendere i timpani sensibili dall'urlo degli scarichi delle vetture da corsa; possono anche servire come distintivo d'ufficio, come prova che si «appartiene», al punto, quasi, che portarne appese al collo con aria indifferente, sarebbe importante come lo è indossare una tuta Nomex invece di avere un lasciapassare per i boxes. Io compro i miei «proteggio-orecchie» alla Chapman & Smith, e quelli migliori costano circa tre sterline; caro, ma assai più economico che diventare sordi. Un altro sostituto per il lasciapassare per i boxes consiste nell'aver addosso l'attrezzatura più aggiornata per cronometrare, cioè il cronometro Accusplit che si trova alla Promoto, però a prezzo altissimo, anche se vale tanto oro quanto pesa. Infatti conferisce un «che» alla Rob Walker, soprattutto se lo si porta come se se ne fosse sempre avuto uno. Per salire ancora di più, sulla scala delle pose, si deve comprare la più recente fra le versioni dell'Accusplit Mk II, che dispone di un leggero astuccio in plastica e di una sicura, per evitare eventuali urti.

po di pensare ero fuori pista!»

Accanto a Williamson, nello schieramento, c'era von Opel che ha messo in luce un notevole miglioramento dopo il suo debutto in F. 1 al Ricard. Parte di questo deve essere merito di Gethin, che prima della corsa ha svolto un'intensa settimana di prove con la vettura. Sulle prime l'ha trovata praticamente impossibile da guidare, ma poi, piano piano, ha apportato un notevole miglioramento, come è stato dimostrato dal posto di Opel, in nona fila. A proposito di Gethin, non esistono possibilità che gareggi mai con la Ensign, anche se può darsi che si occupi ancora della sua messa a punto.

Neanche in seno al team Williams regnava la serenità assoluta. Ganley ha detto: «La potenza non mi soddisfa», mentre i commenti di McRae, dopo il primo giorno di prove, sono irripetibili! Ha osservato che forse dopo la gara avrebbe potuto dire qualcosa di più, sulle sue impressioni, ma si è rimasti con la netta impressione che avrebbe preferito essere al volante di una McRae con motore Cosworth DFV.

Che dire della vettura solitaria, in fondo allo schieramento? Tanto per cominciare si può osservare che non apparteneva a un team. I lettori sapranno forse meglio di quanto faccia un inglese che esiste scarso accordo fra le quattro fazioni interessate, il costruttore (o costruttori?) il patrocinatore, David Yorke (che pare assumersi responsabilità tecniche per le quali non ha le cognizioni necessarie) e Chris Amon, che ovviamente non

Solo in ITALIA quando si fa una squadra-corse il primo imperativo è: dimenticare i piloti nazionali

REVSON - DONOHUE accoppiata USA in F.1 nel '74 con la mini-Aquila?

LONDRA - Per quest'altro anno ci si può aspettare un Team Eagle di vetture da Grand Prix, diretto da Roger Penske e da Dan Gurney. Piloti Donohue e altri due di nota fama. Durante la 500 di Pocono si diceva che la Eagle di F. 5000, che dovrebbe apparire in agosto, sarà in effetti una F. 1 progettata per ospitare un motore Chevrolet di cinque litri che tramuterà la vettura in F. 5000, anziché una F. 5000 che, messa alle strette, potrebbe ospitare un Ford Cosworth V8 di tre litri. Questa particolare notizia proveniva dallo stesso Dan, il quale ha proseguito dicendo che non aveva mai avuto intenzione di lasciare in modo permanente le corse di Grand Prix. Non ha aggiunto che è stata la Goodyear a suggerirgli di consolidare il suo lavoro nelle corse USAC, dimenticando per il momento la F. 1, quando lasciò la sua «base GP» di Rye, ma è praticamente certo che le cose sono andate così. E' quasi altrettanto sicuro che dietro il più recente tentativo per gli onori GP dell'All American c'è lo zampino della Goodyear.

A quanto pare la nuova Eagle F. 1 somiglia assolutamente attuale UOP-Shadow, ma Tony Southgate non ha copiato le idee del suo antico boss. Secondo Dan, la vettura sembra una Mini-Eagle tipo Indy, con freni a disco entrobordo sia posteriormente che anteriormente. Costruendo la macchina sulle basi di una F. 1, le «copie» di Formula 5000 avranno l'handicap di una più pesante struttura deformabile e anche di una maggior capacità di carburante di quanto sia necessaria per le gare di F. 5000, che sono più brevi. Gurney ragiona come Gordon Coppuck, progettista della McLaren: nessuno dei due ha intenzione di aspettare finché i regolamenti richiederanno di passare a strutture deformabili in altre formule, oltre alla F. 1. Se questo servirà a rendere le macchine più sicure, così saranno costruite.

E chi prenderà Dan, per pilotare le sue vetture All-American? «Se l'anno prossimo Scheckter entrerà nella

squadra McLaren, suppongo che ci sarà la possibilità che sia libero Revson e, in tal caso, gli parleremo. Poi potremo venire ad un accordo con Penske, per fare gareggiare la prima macchina per Mark, da usare nel GP degli Stati Uniti in ottobre, ma la cosa è finita in niente. Credo, comunque, che sarebbe stato uno sbaglio: non si dovrebbe andare a una corsa, finché non si è provato sulla pista ove si svolgerà, percorrendo parecchi chilometri.»

A questo punto, fra le chiacchiere del week-end, è cominciata a serpeggiare quella secondo la quale il braccio destro di Penske si aggirava nella zona del garage di Pocono, reclutando costruttori e meccanici per un programma di Grandi Premi in Europa l'anno prossimo, con una squadra di tre vetture, tutte Eagle per Donohue, Stewart e Fittipaldi.

Arrivo a credere che Donohue e, facendo un leggerissimo sforzo di fantasia, anche Fittipaldi potrebbero essere tentati di lasciare la Lotus, ma non posso convincermi che nel 1974 Stewart gareggerà ancora. Sono pronto a scommettere che supererà il record di Clark, in fatto di vittorie nei Grandi Premi, che vincerà per la terza volta il titolo mondiale e poi rinuncerà.

Da quanto ho capito dai discorsi di Tyrrell, i problemi aumentano in modo impressionante quando si aggiungono vetture al team, quindi una squadra di due macchine triplica le difficoltà che presenta un team di una sola vettura, e una che ne abbia tre aumenta di sei volte le preoccupazioni.

Sarebbe magnifico vedere Gurney e Penske nei Grandi Premi, l'anno prossimo (non è certamente soltanto una coincidenza che le loro iniziali siano G-P) però spero che non s'impegnino in modo eccessivo, affrontando uno sforzo troppo pesante, che potrebbe fare perdere l'equilibrio.

Eoin S. Young

è per niente soddisfatto. Come giudicherebbe un conduttore che arriva al box durante le prove e, quando gli si chiede che cosa c'è che non va, risponde seccamente: «Tutto»? Almeno per quanto riguarda le voci secondo le quali abbandonerebbe per andare forse da Williams, per ora si sono dimostrate inesatte. E che cosa penserebbe di un team che da sei settimane ha una vettura nuova (che pare sia costata 30.000 sterline) e che l'ha portata a una corsa senza avere coperto neppure un giro di prova, questo in sei settimane? Un concorrente noto di F. 5000 parlando con noi ha osservato: «Se soltanto mi imprestassero uno di quei motori, lo ficcherei su un telaio Chevron B25 e allora andrebbe davvero». Un appartenente alla squadra ci ha detto: «Non hanno senso neanche i rapporti al cambio che sono stati scelti». (E questo è colpa di Amon. Che volesse proprio dimostrare che le cose non vanno?).

In contrasto con Williamson, Hunt era pieno di fiducia, sin dalle prove, nonostante il finale «accidentato» del suo primo giorno di prove, quando ha urtato per la rottura del quadrilatero anteriore di sinistra. Ha asserito che quel giorno ha coperto soltanto sei giri (mentre Stewart ne copriva uno soltanto in meno della totale distanza del grande premio) e che se avesse fatto di più «sarei stato fra i leaders». Comunque, ha segnato il sesto miglior tempo e non è male, oltre ad avere l'aria di essere più a suo agio degli altri piloti che montavano Firestone. Va-

ri, piccoli problemi lo hanno poi fatto finire in quinta fila nello schieramento, dietro altri due piloti su Firestone, Lauda e Regazzoni (Beltoise borbottava che al suo motore mancavano 50 HP di potenza). A proposito, il motore che Regazzoni ha mandato a farsi benedire nelle prime prove è passato, si dice, fra le mani di Weslake, che per ora sembra avere abbandonato ogni speranza di vedere il suo V12 diventare un motore da Grand Prix.

La prima fila non ha sorpreso nessuno di quelli fra noi che avevano visto in che modo liscio le McLaren M23 avevano abbordato l'altra veloce curva di Woodote nell'International Trophy, e la decisione con cui Peterson era sceso nei tempi, fino a essere un decimo di secondo più veloce di Fittipaldi, per ottenere la posizione al palo in quella corsa. Emerson, poi, dichiarava con fermezza che non voleva essere al palo per il Grand Prix. «Odio la posizione al palo a Silverstone» ha detto «e odio condurre nella prima curva». Si sospetta che questo suo modo di sentire risalga ai suoi precedenti in F. 3, quando una volta, partito nella prima posizione, conduceva alla prima curva e proprio lì fu cacciato fuori dal gruppo che battaglia dietro.

Sentimenti contrastanti il mattino della gara, attorno al furgone della Brabham. De Adamich, che si era qualificato accanto a Ickx, aveva fatto cambiare il motore della sua vettura durante la notte, preoccupato per questioni riguardanti la frizione e il sistema di raffredda-

mento ad acqua. Watson, dal canto suo, era abbastanza contento delle proprie prestazioni, dopo il ritorno alle monoposto.

Le vicende della corsa hanno confermato che i dubbi e le incertezze della vigilia non erano casuali. Anche se è vero che l'incidente ha sostanzialmente modificato forse la realtà del G. P. d'Inghilterra '73. Se non fosse accaduto quel pasticcio del primo giro forse l'involato Stewart non l'avrebbe più preso nessuno e lui non avrebbe avuto modo di fare quell'errore nella «seconda corsa» che l'ha portato a trovarsi doppiato in classifica. Ma le corse, si sa, sono una roulette. Sempre. O quasi. E' anche da non dimenticare che, dopo il secondo via, tutti sono andati più tranquilli. E questo spiega anche certe «esaltanti» prestazioni. Ad altre condizioni forse il giro più veloce non sarebbe rimasto a Hunt sul piede di 1'18", cioè 2 secondi buoni sopra al miglior tempo delle prove. Ciò significa che uno dei big più determinati nell'impegno avrebbe certo potuto figurare meglio. Per esempio la Ferrari. A passo ridotto dei più forti, Ickx si sarebbe potuto tirare avanti nel gruppo! Ma vuol dire che anche questi supermen del rischio, sentono nonostante tutto certe vicende. E chissà: nel passare sotto a quel ponticello delle tribune il piede si sarà sollevato un attimo a tutti fra loro. E non è casuale allora che abbia vinto proprio Revson, cioè un pilota abituato ai climi più duri e spietati tipo Indy.

David Hodges

ripresa al platino

Magneti Marelli, candela elastica!
Elastica perché al platino.

Il platino consente infatti la massima elasticità termica. Con il platino la scintilla è più potente a parità di impianto di accensione.

L'autopulimento della candela è assicurato anche ai bassi regimi del motore.

Non ci sono preaccensioni alle massime prestazioni.

Magneti Marelli al platino, la candela elastica per auto e moto, che assicura il 100 x 100 di potenza.

Necessaria per i motori sportivi, ideale per «ravvivare» ogni tipo di motore.

elettrodo di platino
100x100
di potenza





Fra tante «voci»
del MERCATO
PILOTI ci sarà
quella buona?

Tanti assi per poche F.1 competitive



SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - A Silverstone il direttore di **AUTOSPRINT** ci ha detto di «fare le carte» e di parlare quindi del panorama 1974. Un ordine non facile da eseguire, signor Sabbatini, e possiamo soltanto radunare un misero numero di fatti, aggiungendovi una quantità di supposizioni, d'illazioni, di vaghi indizi, sperando che alcuni risulteranno esatti, oppure che i lettori avranno dimenticato questo pezzo, quando si formerà lo schieramento del primo grande premio del 1974!

John Young **STEWART** si ritirerà alla fine della stagione, se avrà vinto il titolo mondiale, e probabilmente anche se non l'avrà vinto, questo perché sua moglie e altri insistono molto affinché lo faccia, e anche perché pare averne voglia lui stesso. Inoltre in autunno i contratti dovranno essere rinnovati e fra questi quello prezioso Stewart-Goodyear; pare improbabile che la Goodyear sarà altrettanto generosa in futuro (a questo proposito, tutti ritengono che sia Stewart a intascarsi i denari Goodyear e Ford, lasciando a Tyrrell quelli della Elf).

Qualche mese fa **EMERSON FITTIPALDI** mi comunicò una delle sue teorie predilette: «nel mondo delle corse la fortuna va a cicli». Pensa infatti che quella della Lotus possa avere una fase calante, o dopo quest'anno (potrebbe però cambiare idea, dopo avere pilotata la nuova JPS in questa stagione). Comunque, il suo contratto con la Lotus scade in autunno e ora corre voce che Emerson passerà alla Tyrrell, team ove, francamente, alcuni hanno previsto che potrebbe andare **ICKX** nel 1974 (ricordate? Un tempo Ickx pilotò una F.2 per Ken). Su questo punto è interessante il legame Ickx-Marlboro, anche se si tratta di un accordo personale. Forse la voce più insistente, a Silverstone, era quella secondo la quale (come riportiamo del resto in altra parte del giornale) la Marlboro farebbe

un accordo con Tyrrell nel 1974. Anche se quelli della Marlboro hanno soffiato e borbottato, quando la domanda è stata rivolta direttamente a loro, non sono riusciti a negarlo in modo netto.

Che quotazione ha la possibilità di vedere Fittipaldi e/o Ickx su Tyrrell-Marlboro il prossimo anno? In questo momento parrebbe una scommessa con buone premesse di vincere, ma tante cose possono cambiare. In ogni modo la Marlboro lascia che il suo contratto con la BRM proseguisca senza scosse, fino al termine dell'anno, e non ci saranno rotture drammatiche.

Un anticipo della stagione 1974 si dovrebbe avere a Monza. A Feltham a circa cinque chilometri dall'aeroporto di Londra, sotto un telone c'è una nuova F.1 quasi finita. Tutti i nostri sforzi, non sono però riusciti a farci ottenere che qualcuno alla Rondel sollevasse neppure un lembo del telone. C'è l'intenzione di provare la vettura e di presentarla al principio di settembre, iscrivendola poi per il suo debutto al GP d'Italia. Perché questa strana scelta di data? Condizione imposta dai patrocinatori. E così, aggiungiamo una Rondel all'elenco (probabilmente saranno due, se le prove dell'autunno daranno soddisfazione), mettiamo **SCHENKEN** al volante e speriamo che il signor Tim abbia imparato la lezione; cioè che non ritenga compiaciuto che la sua guida in F.1 è sicura, perché l'anno scorso questo atteggiamento non fu forse in parte responsabile per la sua disfatta?

Il quadro è reso confuso da borbottii che giungono da oltre Atlantico, a proposito di Parnelli, di Eagle, e di cose che hanno a che fare con Penske. Fra tutte le voci quella che ha più probabilità di concretarsi parrebbe riguardare le Eagle di Gurney, con la previsione che saranno pilotate da conduttori americani. Si è accennato a **REVSON**, anche se, superato a Silverstone l'attacco di depressione, non pare scontento dell'insieme McLaren.

Quest'anno alcune cose paiono essenziali, per avere successo. Parlando del motore Ford, non è forse notevole che esattamente due anni fa i giornalisti sognarono miglierie magiche per il povero vecchio Cosworth DFV, che gli avrebbero permesso di restare per qualche mese ancora in lizza nella corsa verso la potenza? E l'anno scorso ragionavano allo stesso modo. Non Keith Duckworth però (parlando di lui, gli auguriamo di guarire presto, dato che è malato). Quindi che cosa è veramente successo? Non si è fatto nulla per strappare più potenza al DFV. Il motore GP inglese di Revson era vecchio di quattro anni. Le future necessità riguardano un generoso patrocinio e la voglia di sopportare interminabili prove (il denaro non è tutto, e basta pensare ai franchi che la Matra ha buttato nel pozzo dei grand prix senza vincere, con un motore proprio).

Chi dispone di DFV, molto denaro per il patrocinio e inoltre prova quasi in eccesso? I due teams in cima alla lista. Qual è il terzo, il cui patrocinio è un po' meno generoso? Ci vuole poco a rispondere. I tre sono: JPS, Tyrrell e McLaren.

Nessun conduttore ragionante rinuncerà mai alla possibilità di entrare in una squadra del calibro delle suddette. Sappiamo tutti che i piloti devono per forza di cose essere leggermente pazzi e, in generale, non sono tipi che pensano troppo (scusa **ANDREA**, la tua esclusione dalla categoria dei «non pensatori» significa che non sarai mai campione del mondo), però molti si renderanno conto che anche se una squadra dispone di DFV, ma non ha un budget che permetta progettazione, prove, prove e ancora prove, allora corre per occupare soltanto il decimo posto in classifica o giù di lì.

Torniamo all'argomento base. L'accenno alla McLaren e a Revson impone una domanda. **DENNY** continuerà? Se lo farà (contrariamente a certe previsioni) ci sarà posto per Revson e per **SCHE-**

CKTER? E' possibile che il giovane Jody si sia creato una brutta pagella al Ricard, e lo ha senz'altro fatto a Silverstone, però ha vere doti grezze, è a metà del suo periodo contrattuale con la McLaren e non ci convince l'idea che Phil Kerr lo lasci andare. E' interessante notare che qualche tempo fa un conosciuto proprietario di museo fece una proposta alla McLaren, dicendo che avrebbe patrocinato una terza vettura per Schekter e per **WILLIAMSON**.

E la Ferrari? Ditecelo voi. Sappiamo soltanto che **PACE** aspira ancora a pilotare una monoposto Ferrari e si tratta senz'altro di un pilota più bravo di quanto i suoi risultati con la poco felice Surtees, quest'anno, potrebbero far pensare. Insomma, non se l'è cavata male con le sport pure sostituire Ickx. Eccellente tema che gli possano soffiare da Maranello **JARIER** che lui vorrebbe togliere alla March, fermo restando Reutemann. Il piccolo successore di Brabham non pare troppo insoddisfatto, ma la sua BT42 ha bisogno di modifiche, è innegabile. Da notare, fra parentesi, che Bernie ci ha detto di prendere molto sul serio il suo progetto F.5000.

E la BRM? L'eterno problema. «Big Lou» Stanley è passato per il patrocinio Yardley, poi per quello Marlboro e nessuna delle due Case ha ricavato gran che dall'affare. Riuscirà a trovare un terzo benefattore?

Paiono esserci premesse migliori a Bicester, ma il punto è questo: per la March, per la March-Matra, o per le March private? E' certo, però, che l'atmosfera depressa che regnava nell'ambiente della March qualche mese fa si è dileguata e in F.2 e in F.3 la March è la vettura di cui disporre. Le F.1, dal canto loro, non vanno troppo male in mano a privati, e le prestazioni di **HUNT** sono un esempio (e pensare che alcuni di noi circa un anno fa giudicavano James un pilota di F.3 in calare. Vi rendete conto che adesso è il primo pilota

inglese nell'elenco del campionato del mondo?). I suoi commenti fanno ritenere che resterà fedele a Hesketh anche l'anno prossimo, senza essere tentato di passare a un altro team. D'altro canto patrocinatori quali Hesketh e Wheatcroft pagheranno, per l'ingresso dei loro protetti in una squadra ufficiale?

AMON, sempre secondo le voci, va (?) in varie squadre: ISO-Williams (che, stando alle chiacchiere vorrebbe anche **MERZARIO**) Ferrari, Tyrrell e March-Matra (i cui piloti dovranno essere anche **BELTOISE** e **CEVERT** e forse **PESCAROLO**, ma del resto non si dice forse anche che Henry raggiungerebbe Schenken alla Rondel, o alla Motul-Matra?). A proposito, dimenticavamo. Il compagno di squadra di **PETERSON** alla Lotus, nel 1974, (andando via Emerson) potrebbe essere **MASS**. Pare che nessuno sia stato «eletto» per sostituire **REGAZZONI** (che potrebbe andare alla Surtees, — se Ferrari non lo volesse — come ha detto qualcuno dopo il decimo whisky), Lauda o Beltoise alla BRM.

Stiamo un po' divagando, si sembra. Ci siamo di proposito astenuti dal parlare di alcune squadre. Francamente, non riusciamo a capire perché certi patrocinatori buttino via mucchi di soldi in cause perse, in vetture che non sarebbero competitive in F.5000. Probabilmente la poco rimpianta GPI aveva ragione, asserendo che uno schieramento di 25 vetture non è essenziale per ottenere un buon grand prix. Dopo che un certo numero di vetture sono state eliminate a Silverstone, si è pure avuto comunque uno dei più bei grandi premi del 1973. Nessuno ha sentito la mancanza delle Shadow che giravano pesanti, in fondo al gruppo, tutti si sono allo stesso modo infischiate di **VON OPEL** con la sua elegante, piccola Ensign, eppure, pensate che vengono ritenute squadre ufficiali! Ma chi si vuole gabbare?

David Hodges

Ci si aspetta un'altra « riunione calda » a Maranello dello staff tecnico e sportivo della GeS Ferrari. Era ventilata la possibilità che, nella eventuale negativa conclusione della Operazione America al Glen, si potesse arrivare a clamorose decisioni. In verità è un rituale ormai ciclico, di questi tempi, il manifestare l'intenzione di una sospensione di attività « finché le condizioni tecniche non migliorano ». Ripetendosi ogni anno la vicenda si dovrebbe aver capito che in realtà non serve a nulla questo modo di procedere: né a migliorare la situazione tecnica, né a dare credibilità a tutta l'impostazione dei programmi Ferrari.

I giorni scorsi sono stati molto agitati, anche per frequenti contatti di Torino-Maranello. La non felice conclusione del tentativo di Watkins Glen potrebbe aver accelerato certi progetti di rivoluzionamento totale. Quattro anni di società con la Fiat non sono serviti a gran cosa se, nel '73 come nel '69, si è di nuovo a terra completamente nei risultati. Nel mondiale Marche, appena combattuti da un avversario de-

MARANELLO prepara lo STOP?

ciso, è saltato il titolo; in F. 1 non si vince. Si programma già il '74 ma con molte riserve. Anche perché piloti di primissimo piano è ormai difficile trovarne (l'ultima risposta di Reutemann è attesa a breve scadenza: altrimenti non c'è via d'uscita che Regazzoni). E poi quello che pesa è tema finanziario. Mezzo miliardo, ottocento milioni o un miliardo sarà il bilancio sportivo prossimo? Le economie (si fa per dire) '73 non sono servite troppo. Ma il futuro non è roseo. Si è svalutata peraltro la Ferrari ma anche

la lira. E si è deteriorata la situazione generale.

Ickx a Silverstone diceva esplicitamente: « Siamo a un punto in cui è necessario un momento di riflessione; queste figure non convengono né alla Ferrari né a me ». Un parere soltanto o la prefigurazione di una imminente scelta? Propendiamo per la seconda ipotesi.

Non stupitevi perciò se in questa settimana addirittura scoppiasse il « bubbone »: sospensione dell'attività per qualche mese, meditazione, magari con rivoluzione dei ranghi, non solo piloti ma anche dirigenti. E quasi certamente nemmeno il tentativo di giocare l'estrema carta mondiale Marche in Argentina. Significativa in proposito una lettera ricevuta dall'AC Bologna nella quale l'ing. Ferrari non assume impegni di presenza alla 500 KM di Imola della seconda domenica di settembre, una gara invece alla quale l'Alfa Romeo ha già assicurato il ritorno in gara delle 33tt12 con Stommelen e Regazzoni mentre è in corso la trattativa per la presenza di due Gulf Mirage e di una Matra.

m. s.

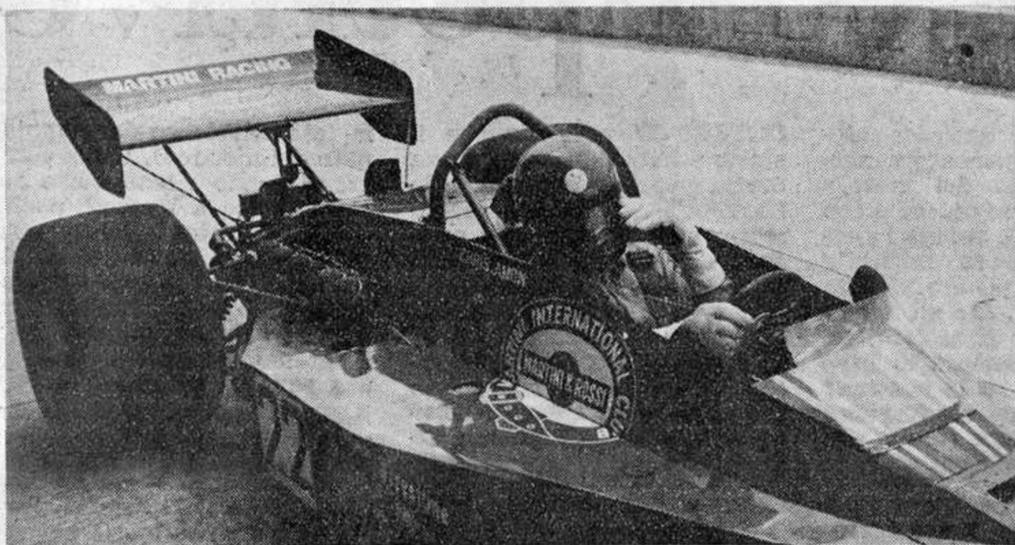
Mentre PEDERZANI stringe

i tempi con Vittorio Brambilla

Debutta a Zandvoort la MARTINI F.1 made in England

MISANO. Luciano Pederzani ha finalmente preso la decisione che forse ci aspettavamo, cioè quella di rimettere in pista, per rendere sempre più efficiente la sua monoposto in alternativa a quella costruita da Fowell e compagni, che avrebbe provato felicemente in questi giorni in Inghilterra con il pilota ufficiale del

anche il carburante: così succede che in Inghilterra usiamo il Burmah, in Francia un'altra marca e in Italia un'altra ancora. E in questo modo quando si deve mettere a punto la carburazione si diventa matti, in quanto le benzine in questione hanno caratteristiche leggermente diverse ».



Vittorio Brambilla, (a sinistra) a Misano la scorsa settimana durante il suo breve test con la Tecno-Martini Formula 1. Vittorio l'avrà a Monza in settembre. A destra: contemporaneamente alle prove Tecno a Misano, l'altra Tecno-Martini, il secondo modello, provava a Silverstone, dove Amon, Yorke, Fowell e gli « altri » sono rimasti dopo il G.P.

SURTEES «recupera» per l'OLANDA

LONDRA - « Andavo troppo forte sulla traiettoria sbagliata ».

Uno Scheckter molto contrito ha ora confermato quanto era ovvio per tutti, salvo per quegli « specialisti dell'automobile » di giornali e agenzie d'informazione, i quali per qualche straordinario motivo sono subito giunti alla conclusione che il multiplo incidente di Silverstone era stato causato dalla foratura di uno dei pneumatici della M23, riferendolo come fatto sicuro senza darsi la pena di controllare e nemmeno di guardare la vettura. « Non c'erano né forature né perdita d'aria, da nessun pneumatico » dichiarò Phil Kerr.

Scheckter aveva debuttato in F. 3 esattamente due anni fa, nella stessa manifestazione. Abbiamo visto conduttori di F. 3 impegnati in una girandola esasperata, tentando il giochetto fatto da Jody il 14 luglio, per arrivare per primi al traguardo e ne abbiamo visti molti avere incidenti per questo motivo. Francamente, non credevamo ai nostri occhi quando abbiamo visto la stessa cosa al termine del primo giro di un Grande Premio. Un incidente stava per succedere.

« Dopo mi sono acquattato nell'abitacolo, sperando che niente mi piombasse addosso » ha detto Scheckter. Be' qualcosa gli è piombato addosso ed è successo il caos descritto nella cronaca della corsa. Viene il sospetto che molti appartenenti al « circo » dei grandi premi saranno felicissimi di vedere Jody tornare alle gare di F. 5000, nelle quali imparerà forse a essere un po' più prudente, prima di tornare in F. 1. E ci tornerà, perché le doti non gli mancano. Molti direttori di squadra si rammaricano di avere preso la sua fiducia in se stesso per arroganza e di non averlo ingaggiato. Il tempo gioca in tuo favore, Jody... per ora accontentati di uno o due quinti posti in classifica.

Parlando di giornalisti, quanti « dell'automobile » pensate che lavorino in Europa? Il RAC ha ricevuto tremila, sì tremila, richieste per accrediti al Grand Prix di Silverstone! Molti se li sono visti rifiutare, altri che avrebbero dovuto averli sono rimasti senza, chi non doveva assolutamente ottenerli li ha ottenuti. E la situazione « GPDA contro stampa » si è aggravata quando Stewart per poco non ha falciato un fotografo, uscendo di pista mentre frenava, tentando di strappare il comando a Peterson per la seconda volta. Quello sciocco (alludiamo al fotografo) usava una macchina fotografica montata su un treppiede (fin qui niente di male) sul tratto erboso, in un punto ove

era possibilissimo che una vettura uscisse di pista, e questo è veramente una cretinata. Sono cose che potrebbero portare a restrizioni e quindi influire sui servizi destinati ai lettori in tutta Europa. Per questo è un fatto pertinente, parlando di Grandi Premi.

Pare confermato che la Eagle F. 1 debutterà al G.P. degli Stati Uniti. Deriva dalla F. 5000 attualmente in fase di costruzione.

Il « secondo » G.P. d'Inghilterra era già a metà quando il furgone del Team Surtees è stato portato oltre il ponte e, ricordando la allora recente reazione di John nel vedere le sue vetture ridotte a rottami, ci siamo chiesti se le avremmo riviste in un grand prix quest'anno. Per fortuna le previsioni di Surtees erano pessimistiche e pare ormai certo che due vetture saranno in Olanda e che ce ne saranno addirittura tre in Germania. Soltanto quella di Pace era irreparabile.

Per la Brabham di de Adamich, naturalmente, non c'era niente da fare, ma ce n'è una di riserva ed Ecclestone dice che un'altra nuova sarà già costruita quando Andrea sarà guarito (per il G.P. d'Italia, spera Bernie).

Tra parentesi, dopo che Reutemann era andato tanto bene nei due giri del « primo » Grande Premio inglese, è stato sorprendente vederlo girare tanto pigramente nel « secondo ». Ha poi spiegato che dopo la sosta forzata il suo motore non andava più bene, altrimenti sarebbe certamente arrivato prima del poco brillante Cévert, senza contare che il suo stato d'animo in quel momento gli avrebbe probabilmente permesso di restare nel gruppo dei leaders.

A fare scattare l'incidente nella gara di F. Atlantic è stato l'americano Patterson, la cui March patrocinata dalla Texaco, si è capovolta. L'altro pilota coinvolto, Mallock, ha messo in luce tali doti che molti prevedono di vederlo in F. 1 fra circa un anno.

Tutti i piloti coinvolti nell'incidente avvenuto nella gara turismo, a Silverstone, stanno migliorando. Matthews dovrebbe lasciare l'ospedale fra pochi giorni, Brodie ci resterà per due mesi, mentre Booth ha ripreso conoscenza l'indomani e si prevede anche per lui una degenza di due mesi.

team Martini Chris Amon, Luciano ha dovuto trovarsi una guida alternativa, e ha scelto, dimostrando il solito grande cuore e grande coraggio il nostro Vittorio Brambilla, che in questi giorni tutto si aspettava tranne che poter guidare una F. 1. Di questa probabile collaborazione, se ben ricordate, se ne era parlato sin dall'inizio dell'anno, ma a dire il vero con scarsa convinzione da entrambe le parti. Ora pare proprio sia venuto il momento più opportuno: il monzese è salito raggianato sulla monoposto che fino ad ora il neozelandese aveva portato in gara e ha cominciato a inanellare una serie di giri senza dimostrare almeno apparentemente una gran soggezione per l'abbondanza di cavalli che animano la monoposto della categoria maggiore. Due prove con Luciano Pederzani, presente personalmente a questo test sono d'obbligo:

« A dire la verità non mi aspettavo giornalisti così presto: ad ogni modo in queste prove non vi è niente di particolare, solo voglio vedere personalmente come realmente stanno le cose. Qui a Misano proveremo la macchina costruita da McCall, mentre prove parallele sono in corso a Silverstone con la monosecca più recente, pilota Chris Amon. Sulla utilizzazione futura di Vittorio ho poco da dire: certo è che a noi fa comodo far girare sempre più spesso la macchina, quanto a lui fa gioco effettuale esperienze in F. 1. La macchina come può vedere è sempre la stessa: solo incontriamo una serie di problemi nella messa a punto e principalmente nella carburazione. Accade che la casa che ci fornisce gli olii lubrificanti, la Castrol in genere provvede a garantirci nelle varie nazioni

E si china chiamato da Magdalo ad esaminare con una piccola lente che porta sempre nel portafoglio una delle 12 candele che accendono le miscele del contrapposto bolognese. In base a questa analisi si modificano gli spessori sulla pompa d'iniezione, per meglio dosare la quantità di benzina: questo in svariate riprese. Vittorio rimane nell'abitacolo cercando di fornire la maggior quantità di notizie ai meccanici: ma la sua emozione traspare dalla grata piccolissima concessa dal casco integrale. E le prove vanno avanti, metodiche, precise, finché non sopravviene l'imprevisto. La macchina ammutolisce improvvisamente, pochi attimi dopo essere passata davanti ai box: verremo a sapere che la ruota posteriore sinistra si è staccata di netto ed è volata via proprio in quella doppia curva che segue il rettilineo del traguardo, procurando una strisciata della macchina sull'asfalto ma per fortuna niente di grave. La ruota completa sarà trovata a molti metri di distanza, ma il monzese non avrà perduto la calma.

Le prove sono riprese lunedì, sempre con Brambilla jr., per il quale si profila il debutto nel G.P. d'Italia proprio con questa Tecno F. 1, visto che ormai Amon è tutto per l'altra. Ha fatto sapere a Pederzani che vuole già correrli in Olanda. In ogni modo il costruttore bolognese per le prossime gare ha già fatto capire che non andrà al seguito del team. Si limiterà a farsi rappresentare dal suo tecnico Magdalo Volta. Nonostante la « pace », la situazione è sempre sconcertante tra il gruppo Pederzani e quello Yorke. E' difficile che possa esserci un futuro con lo sponsor Martini.

Dal 24 al 27 ottobre la grande prova di velocità (con le sport stradali)

Toccherà 5 autodromi il (mezzo) GIROauto d'ITALIA



TORINO - Il « Giro automobilistico d'Italia » è stato definitivamente varato dalla Commissione sportiva dell'Automobile Club di Torino dopo una violenta battaglia interna nel corso di una riunione svoltasi qualche giorno fa. La manifestazione, internazionale, avrà inizio il giorno 24 ottobre a Torino con le verifiche e terminerà nella stessa città il giorno 27 dopo circa 2.000 km.

Alla gara verranno ammessi un massimo di 80 concorrenti, suddivisi nei gruppi e classi di vetture seguenti: **Gruppo 1 - Vetture da turismo di serie** - classi fino a 1300 - 1600 - 2000 - 3000 e oltre 3000; **Gruppo 2 - Vetture turismo speciale** - classi fino a 1300 - 1600 - 2000 - 3000 e oltre 3000; **Gruppo 3 - Vetture gran turismo di serie** - classi fino a 1600 - 2000 e oltre 2000; **Gruppo 4 - Vetture gran turismo speciale** - classi fino a 1600 - 2000 e oltre 2000; **Gruppo 5 - Vetture sport stradali (cioè vetture per le quali il regolamento di gara stabilisce particolari limitazioni tecniche)** - classi fino a 1300 e oltre 1300 cc.

Il programma della manifestazione è il seguente:

— **mercoledì 24 ottobre:** verifiche tecniche e sportive a Torino;
— **giovedì 25 ottobre:** 1. tappa sul percorso **Torino-Varano de' Melegari** di km 639, con prove speciali di classifica sulla **Cesana-Sestriere** (prova di velocità in salita), **Autodromo di Casale** (prova di velocità con partenza in linea) e **Autodromo di Varano** (prova di velocità a cronometro);

— **venerdì 26 ottobre:** 2. tappa sul percorso **Varano de' Melegari-Misano Adriatico** di km 619, con prove speciali di classifica all'Autodromo di Varano (prova di velocità a cronometro), **Autodromo del Mugello** (prova di velocità a cronometro), **Autodromo di Imola** (prova di velocità con partenza in linea) e **Autodromo di Misano Adriatico** (prova di velocità in notturna con partenza in linea);

— **sabato 27 ottobre:** 3. tappa sul percorso **Misano Adriatico-Torino** con prove speciali di classifica all'Autodromo di Santamonica (prova di velocità a cronometro), **Autodromo di Varano** (prova di velocità a cronometro), **Autodromo di Casale** (prova di velocità con partenza in linea).

Il monte premi è di circa **15 milioni** di lire e sarà suddiviso fra la classifica generale e quella di classe con un particolare stanziamento riservato ai partecipanti al Tour de France e al Giro d'Italia, per i quali è prevista una speciale classifica.



Uno sponsor per le « lumache »

PORDENONE - Qualcuno ha commentato che lo spumante che era stato servito alla fine della cena, era finito nelle vene del magg. Marco Costantini per il suo estro allegro e giovanile e, aggiungiamo noi, per avere improntato l'incontro con la stampa in occasione della presentazione della nuova scuderia Peg-Pordenone Corse, in una atmosfera allegra e cordiale. La Peg-Pordenone conta su piloti giovani, desiderosi di cimentarsi e di contribuire a tenere alto il vessillo che, simpaticamente, sotto il classico striscione d'arrivo a scacchi bianchi e neri raffigura una teoria di lumache quasi a significare che « chi va piano va sano e lontano ».

Alla simpatica serata svoltasi nel moderno ristorante al Parco di Fontanafredda, erano presenti oltre al presidente della scuderia magg. Costantini, il presidente dell'Automobile Club di Pordenone architetto Giorgio Garlato con il direttore dottor Vito Ruggeri, il titolare della Peg, Busatta di Sacile, il comandante il gruppo dei carabinieri ten. col. Ferruccio Cossutta, il rag. Guido Reatti ispettore per il Veneto della Veedol, i concessionari Sgaravatti e Piccinin, rispettivamente della Opel e della Peugeot, il trasportatore Ongania, l'infaticabile segretaria Romalisa Cremonese ed altri.

Il presidente della Pordenone, com'è nel suo stile, ha fatto una relazione che ha definito « ricca di curve paurose » ma che in definitiva annunciava la costituzione della « Peg-Pordenone corse » grazie alla squisita sensibilità della Peg di Sacile tramite la ditta Eurocar e il significativo affiancamento del Centro Mobili di Livorno che raccoglie i mobili del destra Piave. Dopo la notizia dell'abbinamento il magg. Costantini è passato ad un primo bilancio della Pordenone dopo sei mesi di attività nei vari settori. Costantini dopo avere elogiato i piloti per la passione e l'attaccamento ai colori sociali, ha elencato rapidamente i numerosi successi ottenuti.

Nell'occasione sono stati premiati i piloti che meglio si sono distinti in questo primo scorcio di attività. Ecco i premiati: **velocità in salita:** Mario Ruoso, Dante Gargan; **velocità su pista:** Silvano Pittini, Federico Carmona, Barientos Polo; **rallies internazionali:** Carlo Corazza; **rallies nazionali:** Claudio Brunetta, Giancarlo Lisino, Wladimiro Battistella.

a. t.

Chi è « CHRIS » campione siciliano assoluto

PALERMO - Rimediamo a una dimenticanza (per esigenza di spazio). Qualche settimana fa l'Automobile Club di Palermo ha colto l'occasione della celebrazione della « Giornata dell'automobilista » per premiare i campioni sociali '72, unitamente ai campioni siciliani. Anche questo campionato infatti « snobbato » dagli altri AC isolani, viene organizzato e realizzato — ormai da alcuni anni — dal sodalizio palermitano.

Smentendo le previsioni della vigilia che avevano fatto nomi di primo piano, di vincitori di « assoluti », tanto per intenderci, a brillare col massimo alloro è stato un pilota che ha sempre fornito prestazioni scintillanti ed incisive, ma soltanto con vetture turismo o GT (e qualche volta anche di gruppo tre), non avendo mai gareggiato in gruppo cinque. Il campione siciliano assoluto per il '72 è dunque « Paul Chris », produttore di vini a Partinico, che corre — quando il la-

voro e... il servizio militare glielo consentono — per i colori della scuderia « Ateneo » di Palermo.

« Paul Chris », che ha corso soprattutto con la GTA 1600 e con uno spider Alfa GTV 2000 di gruppo tre (vincendo la propria classe a Pergusa nel « Trofeo scuderia Etna »), ha conquistato i punti determinanti per la brillante affermazione vincendo nella Targa del '72 la classe 1600 gruppo 4 col GTA. Il neo campione ha totalizzato in tutto 545 punti validi, contro i 63,2 del secondo classificato, Angelo Giliberti della Pegaso che ha firmato nella passata stagione quattro « assoluti » con Abarth-Osella 2000 e Raffaele Restivo, pure lui della Pegaso e autore di altri due « en plein » col due litri di Corso Marche, accreditato di 61,4 punti.

Sempre per il campionato siciliano sono stati premiati nell'ordine Matteo Vasta (Stant Paul), Salvatore Pirrello (Pegaso) e Francesco Lauria (Ateneo) per il gruppo uno; Paolo Ferrari Ruffino (Pegaso), Antonio Bracco (Nissena) e Renato Barraja (Ateneo) per il gruppo tre; Ugo Gerbind (Nissena), Salvatore Trapani (Centro Sicula) e Antonino Adamo (Ateneo) per il gruppo due; « Benny » Rosalia (Ateneo), Erasmo Bologna (Jolly) e Salvatore Barrajo (Pegaso) per il gruppo quattro. « Frank McBoden » (Ateneo), Angelo Giliberti (Pegaso) e Mario Savona (Ateneo) per il gruppo cinque. Infine i coniugi « Iccudrac »-« Aldeg » della Pegaso sono stati proclamati campioni siciliani rallies, mentre « Giusy » dell'Ateneo ha avuto la palma di campione siciliano femminile di velocità.

Molti di questi nomi figurano anche, com'era prevedibile, tra i campioni sociali dell'AC Palermo. Campione assoluto è infatti ancora « Paul Chris » (58,5 punti) che precede Raffaele Restivo (53,4) e Angelo Giliberti (51,8). Nei singoli gruppi e classi troviamo Roberto Patorno campione delle 1000 turismo di serie, Francesco Lauria nelle 1150, Giampaolo Ceraolo nelle 1300, Alfonso Lo Sciuto nelle 1600 e Franco Jemma nelle 2000. Nel gruppo 2 Fulvio Lauricella si è laureato campione delle 500, Gaetano Alduina nelle 600, Antonio Mascari nelle 1000, « Giusy » nelle 1300 e Salvatore Trapani delle 1600.

Per il gruppo 3 i riconoscimenti sono andati a Paolo Ferrari Ruffino per le 1300 e a Renato Barraja per le 1600. Nomi ricorrenti anche nel gruppo 4: Giuseppe Alduina è il campione delle 1000, Erasmo Bologna delle 1300, Salvatore Barrajo delle 1600 e Giuseppe De Gregorio delle oltre 1600. Nelle sport troviamo ancora « Frank McBoden » nelle 1000 e Angelo Giliberti nelle 2000. Infine anche in questo campionato « Iccudrac »-« Aldeg » e « Giusy » si sono laureati rispettivamente campioni sociali rallies e campione sociale femminile di velocità.

g. m.

MERANO CORSE fra i 300 anche Barbarella

MERANO - I campioni sociali della scuderia automobilistica Merano Corse sono stati premiati nel corso di una riuosissima cerimonia svoltasi in un noto locale cittadino. Alla serata hanno preso parte i più rappresentativi personaggi del mondo automobilistico della provincia, autorità cittadine fra le quali il sindaco Balzarini, numerosissimi soci e simpatizzanti del sodalizio. Il 1972 per la Merano Corse è stato un anno ricco di soddisfazioni. Il numero dei soci ha raggiunto le 250 unità e non è azzardato prevedere che quest'anno si raggiungerà la cifra dei 300.

L'attività svolta dal sodalizio è stata ricordata dal presidente uscente, un consuntivo che ha riscosso gli elogi del presidente dell'AC Bolzano dott. Artioli che ha riconfermato ai piloti e al direttivo della società meranese il costante impegno dell'ente verso la soluzione di tanti problemi fra i quali quello dell'autodromo che doveva sorgere a Bolzano.

Al termine del pranzo ha avuto luogo la premiazione e la grande coppa di campione sociale (e triveneto) è stata assegnata ad Hansjorg Brunner con Manfred Simeaner e Paul Hanny al secondo e terzo posto. La classifica del gr. 1 è andata a « Barbarella », nel gr. 4 l'ha spuntata Delugan, nella F. 3 il vincitore è stato Ludwig Hanny mentre nella F. Ford il titolo è andato al coraggioso Prossliner.

Prima di congedare gli invitati il presidente uscente Torneri ha dato lettura dei risultati delle elezioni per il nuovo consiglio della scuderia. Presidente è stato eletto il campione sociale Brunner, vice presidente l'avv. Gartner, segretario e addetto stampa Mastrocola, consiglieri Pornbacher, Caramaschi, Menapace e Reggiani.

3 nuovi consiglieri del « CONERO »

ANCONA - La recente assemblea dei soci della Scuderia del Conero ha eletto tre nuovi consiglieri nell'ambito del consiglio direttivo. Inoltre è stato varato il Campionato sociale.

I tre nuovi componenti del Consiglio Direttivo sono stati scelti alla unanimità nelle persone di Silvano Pietrucci, Marco Rogano e Salvatore Smeriglio.

Il punto sul Campionato sociale è stato fatto dal segretario Gatti. E' in atto una accesa lotta combattuta a suon di vittorie e piazzamenti per conquistare il titolo assoluto tra Migliarini, che conserva il primo posto per un solo punto su Smeriglio mentre incalza a poche lunghezze il giovane falconese Lausdei che sta facendo progressi vistosissimi di gara in gara. A proposito di questo pilota, proprio in questi giorni ha sostituito la solita Autobianchi A112 con una Abarth A112 soprattutto per la spiccata sensibilità sportiva dimostrata dai titolari della Concessionaria Autobianchi-Citroen ADRIAUTO di Ancona. Per quanto riguarda le altre categorie per cui è stato indetto il campionato sociale, nella Sport Migliarini conduce nettamente su Berto Livio; nella Gran Turismo la lotta è ristretta tra Smeriglio, attuale leader, Rocchetti ed il debuttante Ceccarelli di Fraterosa; nella categoria Turismo l'epidemiense Santandrea dopo un inizio favorevole si è fatto sorpassare in classifica da Lausdei.



Un club tutto rally a Valdobbiadene

VALDOBBIADENE - Questa cittadina in provincia di Treviso può vantare un club rallistico unico nel suo genere, dato che raggruppa, sotto il nome magico del « Drago », tutti i migliori specialisti italiani. Infatti, da Munari a Ballestrieri, Paganelli, Cavallari, Ceccato, « Tony », Polese e tanti altri sono tutti soci onorari del « Sandro Munari Racing Club », che ovviamente ha anche i suoi piloti effettivi, fra cui Merotto, Berneri, Perozzo, Bovio, Battiston, Bietresato, « Canestra ».

Fra i programmi del sodalizio, che ha la sua sede in via Garibaldi 2, c'è anche la partecipazione di una Lancia Beta 1800 al Rally di S. Martino di Castrozza.

In notturna il Giro Valli Ossolane

DOMODOSSOLA - « 9. Giro delle Valli Ossolane », gara valida per il trofeo rallies nazionali, il 15 e 16 di settembre per l'organizzazione dell'Automobile Club di Domodossola. Una gara di 400 km che presenta due novità rispetto l'edizione precedente, una delle quali è appunto la validità CSAI e l'altra che si svolgerà in notturna con una neutralizzazione di tempo a Domodossola. Partenze e arrivo avranno luogo come al solito a Bognanco e percorso che si snoderà sulle strade dell'Ossola ed in provincia di Novara.

I « transfughi » della SPORTURISMO all'« ESCOLETTE »

MILANO - Si è costituita recentemente a Milano una nuova scuderia automobilistica, chiamata « Club Escolette », e composta da « transfughi » della scuderia Sporturismo. Fra i soci fondatori, gli ex vincitori dell'Autotorneo, Gianfranco Maggi, che è anche il neo-presidente, ed Aldo Togni, che nella « Escolette » ha mansioni di segretario.

La nuova scuderia, che avrà come terreno di gara principale le prove dell'Autotorneo, il Trofeo Rallies Nazionali, la F. Monza e gare in salita con vetture di gruppo 2, ha sede in via Sannio 4 a Milano, telefono 576.955, con riunioni sociali ogni martedì sera. La quota associativa è stata fissata in lire 10.000.

Sarà inaugurata per la
«500 AUTOSPRINT»

Ecco la VARIANTE definitiva di IMOLA

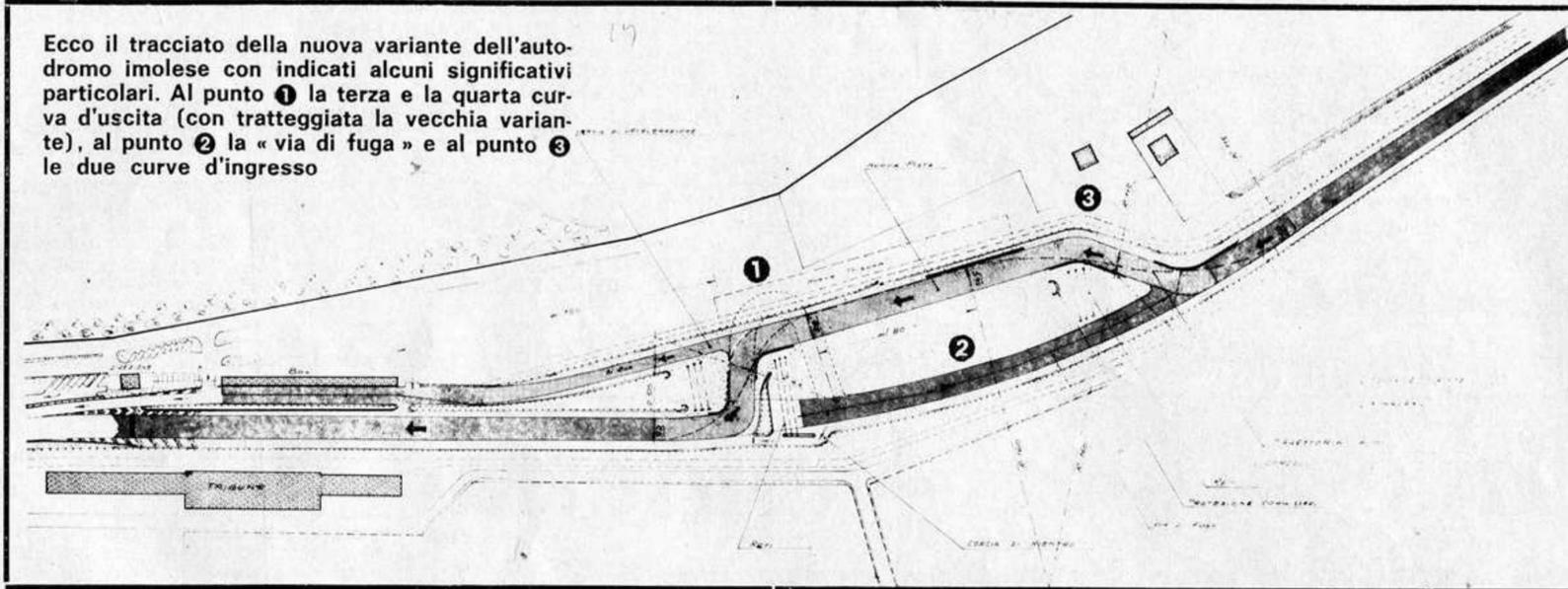
Si lavora al «Dino Ferrari» di Imola. Si lavora perché l'autodromo affidato alla gestione comune Automobile Club Bologna-Amministrazione comunale imolese, possa offrire ai piloti ed agli spettatori che il 16 settembre si daranno appuntamento all'impianto costruito in riva al Santerno, un anticipo sostanzioso di quella che sarà la sua definitiva sistemazione. Si lavora a monte e a valle, sul rettilineo che dalla doppia curva delle Acque Minerali porta alla discesa della Rivazza e alla nuova variante che sostituirà il «gomito» preesistente, già oggetto di discussione e di pareri diversi.

Un lavoro complesso, questo della variante, che ha preso il via da pochi giorni, dopo l'approvazione da parte delle gerarchie tecniche della CSAI e della CSI. L'ha firmata anche Stewart per la GPDA. Una variante progettata a regola d'arte che non costringerà più i conduttori a brusche decelerazioni, ma che permetterà l'immissione nel nuovo tratto di pista ad una velocità molto inferiore a quella che i mezzi possono sviluppare nel tratto che la precede, uscendo dalla seconda curva della Rivazza. L'ingresso nella variante si trova a circa 550 metri dalla linea del traguardo e la sua uscita a 280 metri dalla stessa. E' composta da quattro curve collegate da un breve rettilineo di 80 metri e la larghezza costante è di oltre 11 metri.

La prima curva, con raggio di 115 metri, permette di «entrare» alla velocità di circa 140 kmh per cui le macchine che nel tratto Rivazza-variante possono raggiungere i 200 kmh dovranno decelerare di circa 60 kmh. La seconda curva della variante ha un raggio di 160 metri il che permette una uscita, con immissione nel breve rettilineo, alla velocità di circa 165 kmh. Nuova decelerazione, più sentita questa volta, per scendere alla velocità stimata di 84 kmh per affrontare la terza curva con raggio di 44 metri e immettersi nella quarta curva (raggio 50 metri) che permette una immissione sul rettilineo del traguardo alla velocità di circa 92 kmh.

Come si può notare nella sezione di tracciato che pubblichiamo, la pista esistente verrà lasciata come «via di fuga», della lunghezza di circa 200 metri, al termine della quale vi sarà un dispositivo di sicurezza costituito da tre reti ad assorbimento di velocità e da un'isola in guard-rail e reti di protezione, entro la quale troveranno posto i commissari di percorso. Un'altra barriera di reti e un'altra isola in guard-rail e reti protettive per i commissari è piazzata fra la pista nuova e la via di fuga, all'uscita della seconda curva della variante.

Ecco il tracciato della nuova variante dell'autodromo imolese con indicati alcuni significativi particolari. Al punto 1 la terza e la quarta curva d'uscita (con tratteggiata la vecchia variante), al punto 2 la «via di fuga» e al punto 3 le due curve d'ingresso



La corsia di decelerazione per portarsi ai box, nasce al vertice della terza curva della variante e pare debba essere un poco modificata rispetto al disegno che presentiamo. Per coloro che si presentassero «lunghi» all'ingresso della variante e che quindi fossero costretti ad usufruire della via di fuga, è prevista una corsia di «rientro controllato» che li metterà nuovamente in pista al termine della variante.

Con la costruzione della nuova variante e con la sola rimozione della triplice fila di reti e dell'isola in guard-rail al termine della via di fuga, viene ripristinata la possibilità di usare il tracciato originale per gare che non prevedano una pericolosa velocità dei mezzi impiegati. E' prevista una tribunetta di 5-6000 persone.

La prima utilizzazione di questo tracciato avverrà il 16 settembre, per la 500 KM. di Imola che quest'anno si chiamerà «500 AUTOSPRINT» coincidendo con il raggiungimento del 500° numero della nostra rivista proprio nella metà di settembre. Alla corsa imolese è già assicurata la presenza di due Alfa 33 tt 12 che, con l'occasione, torneranno alle gare. I piloti saranno Stommelen e Regazzoni, stante la non disponibilità di Andrea de Adamich che per quella data avrà appena finito la convalescenza.

Si stanno definendo le trattative per la presenza sia delle Gulf-Mirage che delle MATRA, le quali sono interessate a saggiare la pista imolese in vista della prova mondiale Marche che per Imola è già garantita alla data del 15 maggio nella prossima stagione '74.

Al solito il dubbio è quello delle Ferrari, e come sempre si preferisce tenere nell'incertezza gli organizzatori, specie se si tratta di italiani. Non conta nemmeno che l'autodromo imolese sia stato generosamente intitolato al ferrarista. Ma se la Ferrari non glio scomparso di Enzo Ferrariparteciperà alla «500» si farà un danno da sola, appunto considerando le prospettive 1974.

OLTRE GLI ALTRI



● Prerogativa delle ruote ULTRA è quello di essere fuse in bassa pressione. Fusione in bassa pressione significa per la ruota la compattezza ottimale dei getti adibiti a elevati sforzi di flessione alternata. Con l'alimentazione a diffusione radiale si garantisce l'uniformità della distribuzione termica nello stampo, si favorisce la simmetria dei ritiri, l'assenza di tensioni molecolari che diversamente sarebbero causa di sbilanciamento. Con la bassa pressione si allarga la possibilità di impiego di leghe a caratteristiche più elevate rispetto ai sistemi tradizionali.

● La concentricità e la complanarità delle ruote ULTRA vengono poi ulteriormente garantite dalla lavorazione simultanea su torni ULTRA-automatici di alta precisione.

● Le boccole in bronzo anti frizione interfuse garantiscono in ogni condizione di lavoro il perfetto bloccaggio della ruota al mozzo.

● Ogni modello ULTRA è studiato per ogni vettura in funzione delle sue caratteristiche tecniche.

● L'integrità della superficie e la lucentezza naturale della lega impiegata sono protette dalla applicazione a caldo di resine sovrapposte.

ULTRA RUOTE

DIR. COMMERCIALE: VIA REP. ARGENTINA 62, BRESCIA
STABILIMENTI: 25020 PAVONE DEL MELLA BRESCIA