

# La peccata rivincita di ICKX

BRUXELLES - I giornali belgi, post 1000 SPA sono stati espliciti. Hanno addebitato la mancata vittoria di ICKX al mancato impegno del partner Merzario. Sembra il contrappunto delle considerazioni che si guadagnò ICKX al Mugello per un comportamento analogo. Lì il belga al solito addebitò il suo rendimento all'« assetto Merzario » qui ha preteso dirigere lui la scelta e Merzario « ha sfigurato » a sua volta. Ma leggiamo testualmente da un quotidiano belga, le cronache « incriminate ».



Ickx sta superando Pescarolo, appena la pioggia è cessata, approfittando delle gomme intermedie che aveva. Darà la macchina a Merzario con una trentina di secondi di vantaggio, che il comasco non se la sentirà di mantenere (Foto LINI)



il grande nome dei piccoli modelli



**BARAVELLI** DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA

« ... Erano poco più delle 16 quando sono andato a trovare Jacky Ickx allo stand dell'Alfa Romeo dove sua moglie Catherine mi aveva battuto allo sprint con il passo del guerriero: un sandwich al prosciutto con qualche foglia in insalata. Vi confesso che non mi attendevo affatto di vedere il nostro pilota numero uno così disteso. Logicamente avrebbe dovuto essere assai seccato. Perché dunque accettava gli avvenimenti con tanto distacco? Senza dubbio perché si aspettava che le cose sarebbero andate male quando aveva passato il volante al suo compagno.

Quando il bollente Arturo ha preso il cambio, Derek Bell, che guidava l'Alfa numero due, aveva 35" di ritardo (all'incirca). L'inglese comunque andava, il più tranquillamente possibile, a riprendere 25 secondi al giro all'italiano che, come ciascuno sa, viene considerato uno dei piloti sport più veloci del mondo. Sono bastati esattamente 25 minuti al sorprendente Bell per lasciare Merzario a più di un giro. Incredibile, ma vero!

Seduto su un enorme pneumatico Ickx mangiava prosciutto e prendeva tranquillamente le cose così come stavano andando: « La vittoria non può sfuggire a Pesca e Bell. E' un equipaggio molto omogeneo. All'inizio delle prove mi son reso conto che Merzario non sentiva la corsa. A mala pena lo si è visto sulla pista. Peccato, avrei ben voluto vincere ancora una volta a Francorchamps ».

In realtà, quanti avevano seguito da vicino la preparazione delle due Alfa Romeo iscritte dal team, si erano resi conto, fin da giovedì, che l'intesa non sembrava particolarmente cordiale fra Ickx e Merzario. Bell, che evidentemente aveva preferito non mischiarsi in queste questioni mi aveva confidato sabato, a TV 7, che l'altro « menage » aveva delle storie.

« Non sono d'accordo sulle sospen-

sioni. Io credo che Ickx voglia l'assetto rigido. Per contro Pescarolo ed io non abbiamo alcun problema ».

Fino avanti alla partenza, Ickx cercava di metterla sull'ottimismo: « Finalmente tutto si è aggiustato. Merzario ha messo dell'acqua nel suo vino molto gentilmente. Tutto andrà bene ».

Ad ogni modo, non è certo la prima volta che fra Merzario ed Ickx regna una certa freddezza. Un giorno al Nurburgring, quando correvano tutti e due per Ferrari, hanno mancato poco di arrivare alle sportellate.

Da ciò a credere che l'italiano abbia sabotato la corsa non c'è che un passo, tuttavia molto difficile da superare. Per contro è assolutamente certo che Merzario aveva lasciato la sua abituale foga ai box.

Non dimentichiamoci che è un tipo tanto impetuoso che bisogna farlo ragionare senza posa. Egli non ha dato alcuna prova della più elementare buona volontà per difendere il vantaggio che Ickx aveva preso in circostanze terribilmente sfavorevoli, visto che egli era il solo a continuare la corsa con pneumatici di tipo « misto » sotto il temporale, dando prova, ancora una volta se ce ne fosse stato bisogno, che la pioggia non lo spaventava. Ickx aveva preso un rischio calcolato. « Io ho contato sul fatto che il tempo era molto variabile e che la pista si asciugava presto. Ciò non toglie che io abbia sofferto perché sulla pista bagnata era veramente difficile tenere la vettura. Se vi fossero stati due scrosci di meno avrei certamente preso un vantaggio definitivo dato che ho avuto fino a due minuti di scarto. Ma quando pioveva Derek ripiccava a tutta andatura e ciò era normale visto che aveva i pneumatici da pioggia. Ad ogni modo resta il fatto che la battaglia si era risolta a mio vantaggio visto che quando mi sono fermato ero in testa... ».

La valutazione esatta di quanto avvenuto vale lasciare alle considerazioni del box alfista, riassunte nella intervista di Chiti accanto. La verità è che la delusione dei fans belgi è stata gigante. A parte la non convinta assuefazione di Merzario al circuito con una macchina sulla quale non si sentiva sicuro al meglio delle sue qualità, resta il fatto che ICKX, secondo i dati dei cronologi, la corsa l'aveva compromessa nella prima fase quando Pescarolo, col cambio di gomme pioggia anticipata al 9. giro lo aveva superato. Anche se poi il tornare del bel tempo gli ha permesso di recuperare su Bell, che nel turno a confronto diretto a sua volta ha recuperato su Merzario una ventina di secondi. Svantaggio che successivamente ICKX non è stato comunque in grado di ricapovolgere, quando ormai entrambe le Alfa procedevano a parità di gomme.

La Casa del biscione  
farà questa richiesta  
ufficiale a ECCLESTONE

# BRABHAM ALFA per MERZARIO dal G.P. d'ITALIA

— Allora, ingegnere, che cosa esattamente è avvenuto a Spa? E' vero delle «bizzze» (rinnovate) tra Ickx e Merzario, al quale addirittura la stampa belga ha addebitato il mancato primo posto della coppia?

«La parola "bizzze" che l'amico Lini ha descritto non la trovo giusta, in quanto è andata ben diversamente di quanto lui ha riferito. Non parliamo poi delle storie belghe. Almeno doveva saperlo mettendo insieme quello che è successo durante la corsa con questo avvenuto nelle prove. La faccenda è andata così: Merzario da tempo, da quando corre con noi, fa mettere la 33t12 in assetto diciamo "molle", cioè barre, ammortizzatori, alettoni ecc. sono in sistemazione normalmente diversa da quella di altri piloti, perché lui ha un suo gusto di guida che non voglio definire particolare (perché ogni pilota ha il suo stile di guida) ma soltanto idoneo appunto al suo stile che ogni grande guidatore giustamente personalizza e ha diritto a pretendere se i risultati gli danno ragione. Così lui mette a posto la vettura nel modo che reputa il migliore possibile per permettergli il rendimento ottimale. Questo chiarimento dello stile è una premessa necessaria per far capire come il caso di Merzario non sia un fatto nuovo nella storia piloti. Senza risalire a Nuvolari, per esempio ricordo von Trips che voleva la macchina diversa da Phil Hill, Musso da Castellotti. E chi non ricorda Graham Hill la cui Lotus era l'opposto di come la volevano Clark o Ireland? Il compianto Bonnier era sempre in contrasto (tecnico) con Hill per que-

Arturo Merzario era rientrato un po' avvilito da Spa. Anzitutto per il circuito che non gradiva, fedele alla presa di posizione del GPDA (lui e l'assente Mass erano gli unici «soci» della Grand Prix Drivers Association a doverci correre nel gruppo dei piloti «sports»). Ma quello che lo hanno avvilito di più sono state le notizie, riferite anche dal nostro Lini, sulle «bizzze tra piloti» nelle quali è stato indicato come coprotagonista e persino (dai belgi) come artefice della mancata vittoria di Ickx. «Ma come ci ha telefonato - la prima volta che non ho aperto bocca, che ho accettato tutte le scelte di Jacky, anche se non convincenti per me, debbo essere definito un bizzoso?».

Non c'era che un modo «arbitrale» per andare alla verifica: chiedere direttamente all'ing. Carlo Chiti, direttore generale dell'Autodelta, che era a Spa (stavolta) nella pienezza delle sue funzioni, ora che herr Kauhzen si è convinto a non pretendere più di dirigere unilateralmente un team per il quale avrà trovato il «foraggio» necessario (visto ora lo sponsor Campari?), ma non poteva pretendere di garantire l'efficienza se avesse insistito a fagocitarne anche la responsabilità tecnica al di fuori dell'Autodelta e del suo staff (Mugello docet).

sto, quando correvano insieme alla BRM. Chiusa la parentesi necessaria veniamo a Spa. Merzario, quando siamo stati al primo giorno di prove, molto cavallerescamente ha detto a Ickx: "Prova tu la macchina". Lo ha fatto perché, correndo Ickx in casa col n. 1, voleva dirimere questo scoglio che risale forse ai tempi Ferrari. Intanto Ickx, con la "soluzione Merzario" con la quale la macchina come sempre era stata preparata a Milano, ha realizzato anche un buon tempo, perché ha fatto un 3'24" e rotti. Nel frattempo Bell con l'assetto chiamato "rigido" (che era lo stesso di Monza) aveva ottenuto 3'20" ma anche con gomme più morbide, cioè con gomme più "da tempi" di quelle adoperate da Ickx. Finite queste prove (Merzario ha provato pochissimo perché aveva detto, sempre cavallerescamente a Ickx, "prova tu oggi", era il primo giorno), Ickx mi ha chiesto se

## L'alternativa per Ecclestone è MAGEE?

LONDRA - E' confermato che sarà David Walker a guidare la rientrante Formula 1 Maki, quest'anno, a partire dal Gran Premio del Belgio a Zolder. Il posto di Walker nel team RAM F. 5000 sarà preso da Damien Magee, tranne che per la gara di Zandvoort, nella quale guiderà Alan Jones. In una lunga sessione di prove a Silverstone, al volante di una Brabham BT 44 B ufficiale, Magee ha confermato l'alta opinione che il team Brabham ha delle sue qualità.

poteva provare anche lui la soluzione rigida. Allora ci siamo riuniti con Arturo e Ickx. Ho detto a Merzario (e forse, a posteriori, ripensandoci ho sbagliato io per questo): "Sei d'accordo se, domani, proviamo la soluzione rigida sulla vostra macchina? Ickx la prova, tu la provi, abbiamo tre ore di tempo per poi ritornare, se vuoi, alla soluzione tua, in modo da poter scegliere la migliore per questo circuito". Merzario è stato cortesissimo e cavaliere — debbo sinceramente dirlo — e si è proceduto così. Appunto ha dato una mano a Ickx in modo che si potessero provare tutte le soluzioni. D'altra parte il nostro mestiere richiede soprattutto prove. Il giorno dopo (venerdì) invece è successo che pioveva durante le prove, il che ha mandato in fumo tutto, perché Ickx ha provato la macchina con la soluzione rigida e quando siamo arrivati a provare l'altra soluzione è venuta la pioggia. Allora la sera del venerdì, finite le prove, ci siamo chiesti: quale soluzione montiamo? E Ickx ha detto: io preferirei la "rigida", nonostante che fosse stato solo due secondi più veloce della soluzione-tipo Merzario (a Spa è poco), ma con le gomme più "veloci". Merzario ha detto: "Teniamo pure la soluzione che ti va perché io oggi non ho potuto provare la "mia". Io però resto sempre del parere che, specialmente con la pioggia, l'assetto rigido non sia il migliore. D'altra parte non abbiamo potuto fare la controprova, perciò fare-

m. s.

CONTINUA A PAGINA 10



Anche da questa foto (delle prove), Merzario ed Ickx non davano l'impressione che gli opposti punti di vista sugli assetti avessero stavolta influito molto sui loro rapporti. Sotto, l'ing. Carlo Chiti, direttore generale dell'Autodelta, con Pescarolo ed il manager-sponsor Kauhzen, a Spa



## L'ing. CARLO CHITI

chiarisce  
le «bizzze» di  
SPA e fa  
l'anticipazione  
certo  
CLAMOROSA



Dopo Digione e Monza, l'Alfa n. 2 è tornata alla coppia Pescarolo-Bell. In genere (tranne che a Monza) il n. 1 era stato riservato al pilota-di-punta di «casa», cioè del circuito dove il WKRT correva. A Enna, come è stato fatto per Ickx a Spa, chissà se Arturo Merzario tornerà a riavere il numero 1 di gara (che non gli fu dato a Monza)?



CONTINUAZIONE da pagina 9

mo come dici tu". Questo è un elemento importante per capire, perché Merzario stesso, parlando alla radio il sabato quando gli chiesero le sue possibilità nella 1000 KM. Spa, rispose che l'assetto della vettura non era quello che si confaceva di più al suo stile, ma correndo con Ickx a casa sua voleva dare a Jacky la precedenza di scelta, anche se lui non poteva garantire il meglio. Ecco quello che i giornalisti belgi hanno dimenticato. Specie in un circuito così discusso per il trabocchetto della velocità Arturo aveva anticipato che non avrebbe forzato non sentendosi a suo agio».

— E allora la storia del ditino, per rifiutarsi a vicenda il cambio?

«Veramente si era detto che, se uno si sentiva, poteva fare anche due turni e lo avrebbe segnalato al box. Cosa che è avvenuta. Per la questione gomme c'è da dire che, è venuto a piovere proprio molto forte quando Ickx è arrivato al box per sostituire le gomme al turno giusto di guida. Invece Pescarolo le aveva già cambiate. Poco dopo accennava a smettere di piovere e Ickx, in quel momento, ha fatto bene a voler tenere le intermedie, dicendo: "Se smette di piovere del tutto così non le ricambiamo". Invece purtroppo ha ricambiato a piovere e si sono dovute cambiare con le note conseguenze di ritardo. Merzario non ha fatto problemi di nessun genere per questo».

— In conclusione, adesso cosa succede? Ickx farà qualche altra corsa con Merzario o no?

«No, Ickx per questa stagione non farà più corse con l'Alfa».

— Nemmeno al Nurburgring?

«Nemmeno al Nurburgring».

— Insomma, si è constatato che se Ickx nemmeno in casa sua riesce a essere più veloce di Bell...

«No, non tanto questo. Certo che lui non gradisce la soluzione "molle" di Merzario. Peraltro Merzario, con le sue scelte, ha la macchina più veloce, perciò... Non c'è dubbio che, stile personale o no che sia, l'Alfa di Merzario è quella che effettivamente va molto forte quando la mette come vuole lui. D'altronde Andretti l'anno scorso e Laffite quest'anno hanno dimostrato anche loro che la soluzione Merzario dà risultati migliori. Per Arturo c'è però il problema della statura. La taglia del coequipier ci obbliga. Ecco perché penso che al momento Laffite sia il partner ideale. E' un uomo generoso, abbastanza forte, abbastanza spontaneo oltre che minuto come lui.

Si è visto che, con quell'accoppiamento, a Digione e a Monza è andata benissimo. Purtroppo il campionato F. 2 impedisce di abbinarlo stabilmente».

— Allora a Pergusa? Forse Depailler...

«No, l'Alpine — tramite la Elf — ha messo il veto. Dovrà correre al Nurburgring col secondo turbo francese insieme a Schekter. In Sicilia comunque in coppia con Merzario avremo Jochen Mass, che non vuol correre più con la Mirage. E' più alto di Arturo, ma pare si adatti. Poi si vedrà...».

— Giacché siamo in discorsi di programmi, ingegnere, vogliamo parlare anche... di F. 1? L'altra settimana a Barcellona ho parlato con Bernie Ecclestone. Mi ha detto di essere molto entusiasta del motore Alfa e che senz'altro lo adopererà quest'anno nel mondiale piloti. Lo proverà con

le posso assicurare che noi consegneremo tutti i motori che sono relativi all'accordo e anche di più (il primo motore è già in Inghilterra, n.d.r.). Faremo ogni sforzo per consegnarglieli nel miglior modo possibile e anche ogni sforzo per aiutare Ecclestone a costruire la vettura se avesse bisogno di pezzi anche non inerenti ai motori stessi».

— Questo cosa significa? Quant'è ne deve far correre di Brabham-Alfa? Cioè Ecclestone deve adoperarle per tutti e due i suoi piloti oppure se, ad un certo punto, anche uno dei piloti avesse dei dubbi (perlomeno per il periodo di acclimatazione) ad usare la nuova macchina, soprattutto se ancora in gioco il mondiale, c'è qualche altra possibilità? Cioè, voglio dire, non avete nemmeno ipotizzato che Ecclestone dia la macchina ad un pilota italiano, per farla breve a

blema di Ecclestone. D'altronde il nostro accordo è con Ecclestone, non con la Martini».

— Comunque se volesse il «piccolo», come lo chiama Reutemann, può utilizzare un terzo pilota?

«Senz'altro e lui ad un certo punto penso che non abbia niente in contrario per Merzario».

— A proposito dei programmi di Merzario con l'Alfa. Abbiamo scritto che è possibile per Merzario disputare la 24 Ore di Spa e forse qualche altra gara del «turismo Avvenire» con le Alfetta. Lo conferma?

«Lo si è detto proprio a Spa, durante la 500 KM alla quale abbiamo fatto correre Andruet-Dini e Litrico-Pittoni. Eravamo insieme a guardare e Merzario mi ha detto: "Perché non fate fare qualche corsa anche a me che mi diverto?". Gli ho risposto: molto volentieri. Su queste macchine, tutto sommato, c'è veramente da divertirsi perché oltretutto si vede che piloti di tipo F. 1, non si trovano certo in difficoltà. Ormai sono superate certe teorie che volevano per queste macchine solo dei piloti "speciali", anche con grado di finezza e di stile inferiore. Direi che piloti bravissimi non sono certo sciupati; ricordo benissimo Stewart o Jim Clark quando correvano con la Lotus Cortina e facevano a Sebring la 4 Ore e lo Challenge Europeo Turismo».

— E magari ci sarà anche qualche rally, per il comasco?

«Anche qualche rally, certo, anche se tante cose non penso possa farle perché ha la F. 1 e i prototipi che lo monopolizzano abbastanza».

— Una domanda maliziosa per chiudere. Quest'anno il premio al costruttore F. 1 verrà attuato, pare, con la clausola precisa che vada al costruttore italiano, sempre che abbia utilizzato con continuità un pilota italiano. Nel caso che la Ferrari non corra stabilmente con piloti italiani, come ormai chiaro, e quindi non abbia un minimo di diritto al Premio, secondo lei potrebbe aspirarci l'Alfa facendo correre un italiano, avendo solo il motore sulla Brabham?

«Bisogna vedere che cosa ha stabilito la CSAI. Se al costruttore italiano basta la presenza del motore o se la qualificazione del telaio è fondamentale, come nel passato».

— Allora l'unica speranza è convincere il Presidente Cortesi a far correre un Alfa Romeo in F. 1?»

«O a fare un telaio F. 1... Chiedetelo a lui...».

E' quello che abbiamo già fatto (come leggete nelle altre pagine...).

**SPONSOR a sorpresa**

SPA - Lo sponsor a sorpresa per le Alfine in Belgio non si è limitato ad apparire sulle Sport del WKRT, ma come si vede la scritta Campari è apparsa anche su questa Alfa turismo dei locali Mandron-Crespin. Sotto, la GTV 1600 dei nostri amici «emigrati sprint», Lauria e Brunetti, classificati al 20. posto assoluto. Come si vede, siamo fra gli sponsor...



la macchina nuova che però non verrà pronta per luglio. Ma lui spera di provarla prima delle tre corse finali di stagione, il che lascia presumere che voglia farla debuttare a Monza. Che ne sa lei?

«L'accordo che abbiamo con Ecclestone, esclusivista per le vendite dell'Alfa boxer 3000 in Inghilterra, è che lui inizi le prove perlomeno tra luglio e agosto. Naturalmente certi ritardi nessuno li può prevedere. Comunque tutti noi dell'Alfa speriamo che si possa partecipare, perlomeno come ultima delle prime corse che si dovrebbero disputare, al G.P. d'Italia a Monza».

— Lei dà per certo che questa Brabham-Alfa possa così correre nel G.P. d'Italia, Canada e Stati Uniti?

«Dire "per certo" non dipende solo da noi. Se dipende dall'Alfa

Merzario, visto anche i problemi spuntati fuori con Williams?»

«Ecclestone ha promesso una cosa giusta: vuole anzitutto far provare la Brabham-Alfa ad uno dei suoi piloti, perché il confronto è più valido, in quanto la Brabham la conoscono. Ma — a dirla chiara — io spero davvero che su questa macchina possa sedersi Merzario, tanto meglio se nel G.P. d'Italia».

— L'Alfa insomma l'appoggerrebbe in questo senso?

«Senz'altro. E' nel nostro spirito appoggiare Merzario, anche come pilota italiano che si deve così sudare il più giusto riconoscimento. Faremo di tutto perché possa correre in F. 1 specialmente con un motore italiano».

— Questo al di fuori dello sponsor Martini?...

«Lo sponsor Martini in questa faccenda non c'entra. E' un pro-

m. s.

I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie