

LEGGETE SUBITO

Il « caso » RICART



DA PAGINA 4

EURO F. 2 sfida italo-blu

DA PAGINA 6

Il terzo uomo



A PAGINA 12

22 DOMENICA SPRINT

44 KARTING

46 GIORNALE SCUDERIE

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 COMPRA VENDITA

• La settimana precedente il G.P. del Sud Africa, cortesemente l'ing. Enzo Ferrari volle garantire a un nostro collaboratore l'ingresso « per tutta la giornata » alla pista di Fiorano, onde seguire le ultime prove delle 312 T prima della spedizione in Africa. Accadde però che il contatto (almeno quello anteremidiano) non risultasse troppo brillante per le neo monoposto modenesi. E fu così che il nostro incaricato del servizio, quando tornò nel pomeriggio ai cancelli della pista riservata, si vide bloccato l'ingresso. L'autorizzazione autografa dell'ing. Ferrari non servì a nulla «... Ordine — disse il custode ai cancelli — del signor Ghedini e del signor Lardi » (il quale ultimo, per la cronaca, è il responsabile del settore approvvigionamenti tecnici della gestione sportiva).

• E' stato detto che lo scopo del nuovo Dino 308 GT 4.2 litri, in arrivo sul mercato da Ginevra, è quello di tentare un rilancio delle vendite Ferrari in barba alla pesan-

Il vello d'oro

• Quando si dice il partito preso: se non fosse stato per il tempo realizzato da Vittorio Brambilla nei giorni di prove del G.P. del Sud Africa, tutti presi com'erano dalla spedizione tipo conquista del vello d'oro con la T Ferrari, la maggioranza dei colleghi italiani presenti a Kyalami non si sarebbero accorti che, oltre la debuttante Ferrari, c'era di altrettanto valida (da meritare un accenno) la partecipazione finalmente rinnovatasi di tre piloti italiani ai G.P. F. 1. (Il torto è loro se non hanno una Ferrari?).

• Il premio di eccellenza per Sandro Munari, deciso dall'ANCAI per la stagione '74, ha un precedente. Nel '68 fu attribuito a MAGLIOLI (Umberto) per i suoi meriti di « stradista » che culminarono quella volta con una terza vittoria in Targa Florio.

te ghiagliottina IVA. Ma sorge un sospetto: nel clan tecnico di Maranello non può pungere contemporanea altra vaghezza? Ciò che con questo 2 litri, quando si tratterà di decidere il programma ago-

nistico già chiamato silhouette (e la nuova versione coupé Dino due posti « secchi » Pininfarina può venir meglio buona) si vorrà crecere ai 2100 cc per poi mettersi un bel turbo come oggi è di moda.

L'ipotesi è suffragata dalle incertezze sulla possibilità di dare effettiva concretezza competitiva nell'attuale B. B. in versione-corsa.

• Veramente curiosa mi dicono, la ragione che starebbe alla base della mancata effettuazione della gara in salita al MONTEVERGINE organizzata dall'AC Avellino. Secondo alcuni bene informati nel '74 il Ministero dei Lavori Pubblici ha negato l'autorizzazione causa di alcune pressioni dall'alto che hanno fatto notare come la zona abbia una particolare importanza strategica per le forze della NATO e dunque non sarebbe stato consigliabile organizzare manifestazioni di massa. La spiegazione del tutto particolare sarebbe controprovata dal fatto che nel veto ministeriale, a differenza di tutte le altre gare in salita non effettuate, non erano elencate le ragioni che avevano suggerito il nulla di fatto. Quest'anno la gara è in calendario per il primo di giugno: staremo a vedere.

Perchè l'aborto SI' e la VELOCITA' NO?

Gli ambienti dei Governi MEC pare siano rimasti abbastanza sconcertati dalla rapidità con la quale — una tantum — in Italia il Governo pare deciso ad assolvere un « impegno europeo », quando tra l'altro non si tratta di un impegno non vincolante ma anche ancora tutto da decidere! Ci riferiamo alla introduzione, ormai sempre più vicina, del limite di velocità sulle strade (100) e sulle autostrade (130). Nel numero scorso di AUTOSPRINT abbiamo sufficientemente documentato l'incongruenza di tutto il progetto che, come sempre, non si rifà a ragioni valutazioni di necessità ma alla retore logica della demagogia politica.

Non ostante tante dimostrazioni più reali del problema effettivo, ormai la questione VELOCITA' è diventato uno dei temi scottati delle cosiddette riforme che soprattutto i partiti di sinistra portano avanti. Di contro tutti dimenticano, o fanno finta di dimenticare, che se i morti sulle strade sono diminuiti nell'ultimo anno e mezzo è solo perché è diminuita la circolazione. Infatti non sono diminuiti i morti nella circolazione urbana, cioè nelle città, nelle quali tra l'altro si sono sempre avute le percentuali più alte di decessi per incidenti stradali. E' altrettanto noto che non è certo nel traffico urbano che le macchine possono sviluppare, divieti a parte, la maggiore velocità.

La tabella che abbiamo pubblicato nel numero scorso chiariva ampiamente la reale situazione dei limiti di velocità in Europa. Il tanto conclamato accordo tra i Ministri dei trasporti europei anzitutto resta al momento una semplice intesa orientativa e quindi, checché ne dicano i nostri governanti, non c'è alcun obbligo di doversi adeguare ad una « situazione europea », tanto è vero che i due Paesi più importanti dell'Europa in quanto a traffico stradale, cioè la Francia e la Germania, propendono per limiti più alti.

La stessa Francia che in via sperimentale adotta i 130 di limite sulle autostrade, sembra decisa a ritoccare in alto questo limite. La Germania addirittura non lo vuole! E questo perché, sia la Germania che la Francia dispongono (come l'Italia) delle autostrade più moderne del continente e, come tali, non solo più idonee ad assorbire maggiori velocità ma anzi danneggiate dalla riduzione eccessiva di questi limiti.

Chi in sede europea ha chiesto i limiti più bassi persino in autostrada sono quei Paesi, anche dell'Est, che dispongono delle autostrade meno efficienti e più disagate e perciò pretendono, all'insegna del normale livellamento in basso dei valori (come accade per problemi umani, sociali e nazionali) nella prassi ormai dilagante, che tutti ci si adegui alle altrui carenze. Naturalmente l'Italia, pur con la rete stradale più efficiente e, aggiungiamo, più costosa per l'utente che l'adopera,

è stata la più sollecita a sposare la causa dei 130 all'ora e quindi presto a renderla vincolante.

Non solo: ma diventerà la più repressiva in quanto a multe e a sanzioni coattive per l'automobilista inosservante, inoltre con l'adozione di mezzi di rilevamento delle infrazzioni, che si stanno vantando molto efficienti e precisi mentre in realtà, come AUTOSPRINT ebbe a documentare, con uno di questi nuovi apparecchi di controllo-velocità una vecchietta in bicicletta fu cronometrata a 800 all'ora!

Sarebbe tutto da ridere se non fosse angosciante rilevare con quale superficialità i nostri legislatori continuano a fare scempio del sia pur minimo diritto individuale, umiliato ed offeso quando la retorica del qualunquismo politico permette di imporre scelte limitative che, in genere, servono soltanto a mascherare gli errori di una classe dirigenziale che, se non fosse politica, avrebbe dovuto da tempo essere licenziata dai compiti che si è arrogata il diritto di svolgere.

L'assurdità di tutta questa impostazione del problema automobilistico nei riflessi della circolazione è dimostrata da un esempio clamoroso, in quanto alla differenza di valutazione che si applica in nome di certi principi morali, sociali ed umani.

Si dice che la velocità va limitata per rispettare la vita umana? Ma allora (qualunque siano le componenti sociopolitiche, umane e religiose di chi discetta) per quale ragione si pretende per esempio di imporre la validità di una battaglia — chiamata di progresso — come quella che adesso tende a rendere lecito (e lo ha reso lecito già in altri Paesi cosiddetti avanzati) l'aborto e, di contro, si vuol sempre più proibire al singolo individuo la possibilità di raggiungere un semplice tetto di velocità con la sua automobile? Perché, di grazia, licitezzare l'omicidio di un embrione, che è certo incapace di darsi una difesa, sarebbe molto più morale che impedire ad un maggiorenne (ci vogliono almeno 18 anni per avere la patente, no?) di viaggiare ad una velocità che il suo « libero arbitrio » gli dovrebbe concedere di potersi garantire?

E' evidentemente un discorso « provocatorio », al limite anche della condizione filosofica dell'uomo di fronte alla società, però è veramente singolare che tanti profeti di « minoranze da liberare » cadano in questi facili equivoci della retorica cosiddetta impegnata. Il signor Marco Pannella, apostolo di tutte le minoranze vessate, persino del sesso e della droga, non si è mai posto questo dubbio?

E' vero che la velocità può coinvolgere anche terzi, ma questo potrebbe diventare proprio il limite di una esigenza educativa dei singoli appunto in una società che a tutti la parole auspiciano più giusta e meno repressiva. E se qualcuno a 130 all'ora, cioè rispettando i limiti di Stato, uccide un altro, forse che per questo non va in galera lo stesso?

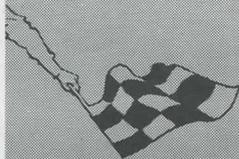
segretario. Risultato a parte, è istintivo paragonare questo suo comportamento con quello di un altro personaggio dell'ACI, che pur da 30 anni è sempre stato sportivo militante ma che, proprio per un suo importante incarico nell'ACI, ha preferito evitare anche di farsi eleggere delegato regionale. Onore al merito (morale): è il dr. Pampaloni, vice-segretario dell'ACI (e animatore del Mugello).

• Alla Scuderia Nettuno di Bologna, dopo la rinuncia dei dirigenti della AC BO all'organizzazione della corsa F. 1 del 31 marzo, già prevista a Imola, si consolano con un totalizzatore (pare si accettino anche scommesse sulla effettuazione della prova europea GT del 13 aprile...).

Marcellino

**AUTO
SPRI
NT**

e **Marlboro World Championship Team**
presentano



DOVE
corriamo domenica



Marlboro
World Championship Team

MARZO 1975

Le corse in calendario dal 6 al 16 marzo in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
6-8	Criterion Lyon-Charbonnieres	Francia	Part. Colmar o Charbonnieres Arr. Charbonnieres	20,30 (6) o 22,30 (6) 19,25 (8)	●●● Camp. Europeo Condutt. Rally Coeff. 4	Rally	Nel 1974 non si è disputata. 1973: Fiorentino-Gelin (Simca GC)
8-9	G.P. dell'Estoril	Portogallo	Circuito dell'Estoril di km 4,350		●●● Camp. Europeo F. 2	Velocità in circuito	Nel 1974 non si è disputata. 1973: Jarier (March-BMW) in 1'37'33"21
8-9	Salita della Roquette	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Biancone (Alpine)
8-9	Don Capasco Rally	Australia			●●● T1, T2, GT3, GT4	Rally	
8-9	Criterion Montseny-Guilleries	Spagna			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	Etchebers-Etchebers (Porsche Carrera)
8-9	Coppa della Favera	AC Padova	Part. Padova - Sede ACI Arr. S. Martino di Castrozza	ore 19 (8) ore 1,30 (9)	● TRN 2. zona	Rally	Non effettuato nel 1974. Nel 1973 vinse Ballestrieri (Lancia HF)
9	California 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario di km 4,023		●●● G. 9	Velocità in circuito	Bobby Unser (Eagle) media 252,840 kmh
9	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km 2,173		●●● T1 - FA	Velocità in circuito	Nicholson (Lyncar) 36'29"2, media 142,880 kmh
9	Salita di Fléron	Belgio			●●● GT4, S, C2 F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Neri (Abarth 3000) in 1'23"11
15-16	Scuola piloti Morrogh	Scuola Morrogh Vallelunga		ore 8-13	●	Scuola piloti	
15-16	Salita Ampus-Dranguignan	Francia	Percorso Dranguignan-Ampus di km 6,800	ore 8-17,30	●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita (Camp. Europeo)	Jimmy Miesuset (March 742) in 3'16"2 (nuovo record su una salita)
15-16	G.P. d'Albi	Francia	Circuito di Albi di km 3,636		●●● FR	Velocità in circuito	
15-16	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,265	ore 10	●●● F1, F5000, FA, T1	Velocità in circuito	F.1: Ickx (Lotus) in 1.03'37"6 F.5000: Gethin (Chevron) in 47"002, F.A.: Scott (Proto) in 46'07"3
15-16	Salita di Condroz	Belgio	Percorso Huy-Condroz	ore 9	●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Eris Tondelli (Chevron 2000) in 1'25"92
15-16	Slalom Dusseldorf-Zolder	Germania	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T1, T2, GT3, GT4	Slalom	
15-16	Summer Drag Festival	Filippine			●●● DGT	Accelerazione	
15-16	Ronde de la Giraglia	Francia	Bastia-Bastia km 786 in 2 manches	ore 16 (15) ore 7,30 (16)	●●● T1, T2, GT3, GT4, Camp. Europ. Rally	Rally	Andruet-Biche (Stratos)
15-16	Circuito delle Ardenne	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4	Rally	Brink-Petersen (Porsche Carrera)
15-16	A. Trofeo Team '71	Sc. Team '71			● TRN	Rally	Pelganta-Orlando (Lancia Fulvia HF)
16	Corsa a Phoenix	Stati Uniti	Circuito di Phoenix Park di km 4,456	ore 14,30	●●● Camp. USAC	Velocità in circuito	Max Mosley (Eagle) alla media di 202,520 kmh.
16	Corsa a Calder	Australia	Circuito di Calder		●●● T1	Velocità in circuito	
16	Salita di Heisdorf	Lussemburgo			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3, G9	Velocità in salita	Koob (Brabham) in 1'16"38 (nuovo record)
16	Autocross Steyr	Austria			●●●	Autocross	
16	Rallycross Valkenswaard	Olanda			●●●	Rallycross	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

● 8-9 marzo - RALLY DEL GOLFO - rinviato a data da destinarsi.

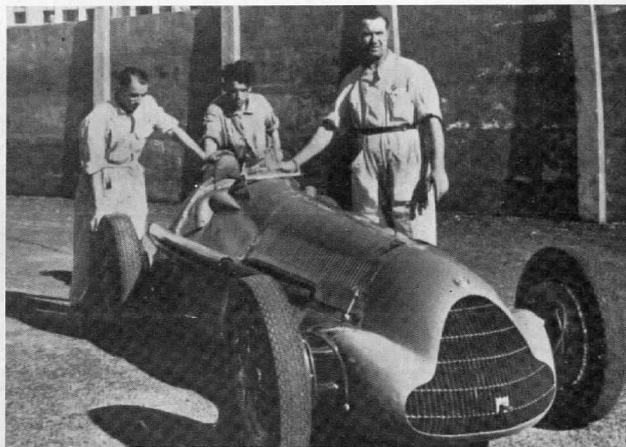
LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO
ATTENZIONE:
è cambiato così il
numero telefonico (051) **45.54.48**

E' scomparso a Barcellona un tecnico-personaggio che fu negli Anni 30 il grande «nemico» di FERRARI

RICART chi era costui



Wilfredo Ricart accanto ad un'Alfetta. Il tecnico spagnolo venne all'Alfa Romeo nel 1937, restandoci fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale

A Barcellona, dove era nato nel 1897, è deceduto Wilfredo P. Ricart Medina, uno dei primi grandi tecnici dell'automobile e pioniere della motorizzazione in Spagna.



Wilfredo Ricart, il primo a destra, presenta al generalissimo Franco il primo esemplare della Pegaso, del 1948, uscito dalle officine della ENASA

Di Wilfredo Ricart avevo udito parlare molti anni fa. Mio padre, che era allora all'Alfa Romeo, ai motori Diesel, era ammirato di questo tecnico spagnolo, che sapeva molto. I miei ricordi di ragazzo sfumati dal tempo si erano ridestati quando nel 1962, Enzo Ferrari ha pubblicato il primo testo delle «Gioie terribili». Vi ho trovato il nome di Ricart (anche se la grafia usata da Ferrari, in tutte le edizioni e rifacimenti delle sue memorie, è di Ricard) in un curioso capitoletto scritto per spiegare come avvenne il distacco di Ferrari dall'Alfa Romeo, capitoletto nel quale Wilfredo Ricart è descritto in modo sconcertante. Tanto da indurre in confusione i miei sfocati ricordi, visto che quelli molto vivi di Ferrari dipingevano un «Wilfredo Ricart» pittoresco e decisamente senza altri meriti che quelli del disinvolto incantatore poliglotta.

Ho poi, qualche anno fa, conosciuto Wilfredo Ricart, ma è stata cosa fuggevole, una presentazione che si è esaurita in convenevoli, senza possibilità nemmeno di conversazione. Occasione (tuttavia) felice, perché mi ha dato modo di chiedere di lui ad amici spagnoli che lo conoscevano bene. Il quadro che ne è risultato era piuttosto contrastante con le descrizioni lette.

Ora dopo la sua morte leggo anche su un giornale francese, noto per essere molto serio e documentato, e diretto da quel vero gentiluomo che è Jacques Loste (è l'Argus de l'Automobile) la biografia di Wilfredo Ricart, certo non sospetta di partigianerie nazionalistiche.

Essa dice:
«A 20 anni terminava gli studi alla scuola di ingegneria di Barcellona. Diventa direttore degli stabilimenti Vallet et Fiol, poi fonda la società di costruzione motori Rex. Nel 1922 il dott. ing. Ricart crea il primo dei suoi motori veloci con camera di combustione sferica, a doppio albero a cammes in testa, con quattro valvole per cilindro. E' un quattro cilindri, 75x64, da 1500 cc che girava già a più di 5500 giri.

«Nel 1926 fondava la società anonima Automobili Ricart, che in seguito diventava Ricart-Epafia ed al Salone di Parigi veniva molto nota la presentazione di un sei cilin-

dri della tecnica molto simile a quella del primo motore.

«Quella che sembrava dover diventare una solida industria fu coinvolta nei conflitti politici e sociali che dovevano sfociare nella guerra civile.

«Comunque dal 1930 al 1935, per conto di varie società, egli crea diversi tipi di motore, tra i quali un Diesel due tempi, sovralimentato, con pistoni opposti, costruito in serie sotto il nome di Nacional Super Diesel.

«Nel 1937 viene chiamato dall'Alfa Romeo, e lega il suo nome ai progetti di motori Diesel moderni. L'Alfa gli affida anche la progettazione di nuovi tipi di motori d'aviazione e nel 1938 anche quella delle macchine da corsa. L'anno seguente ha la responsabilità totale degli studi di progetti e collaudi delle attività della società. Un moderno stabilimento nel Sud fu distrutto durante la guerra, quando stava per iniziare la produzione di un aereo veloce, di concezione innovatrice, creato sotto la direzione di Ricart. Questo aereo doveva essere azionato dal suo ultimo e potente motore, un 28 cilindri da 3000 cavalli, trascinante due eliche che giravano in senso diverso.

«Appena prima dell'entrata in guerra dell'Italia, tuttavia, Ricart lasciava l'Alfa Romeo, e pareva dover accettare le proposte che gli erano state fatte dalla General Motors in America. A Madrid, però, poco prima della prevista partenza per l'America, un alto esponente del Governo lo convince a restare in Spagna, per progettare una automobile nazionale e una fabbrica di autocarri. In seno all'Istituto Nacional de Industria, fonda il Centro di Studi Tecnici dell'Autotrasporto (1946) e progetta lo stabilimento della Enasa, costruito a Barajas (Madrid), dal quale uscirono (ed escono tuttora) gli autocarri Pegaso e la vettura di lusso Pegaso, che ha avuto anche una versione sportiva.

«Nel 1948 fu uno dei fondatori della FISITA, la federazione internazionale delle Società degli ingegneri e tecnici dell'automobile. E' stato presidente della FISITA (1957-1959) diventandone poi presidente onorario. Presidente e fondatore della



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

giannini

**PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA**

126/800

cmc

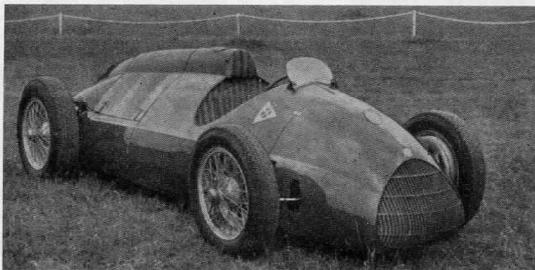
LUBRIFICANTI **ESSO**
CANDELE **MAGNETI MARELLI**

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.460.000 IVA COMPRESA

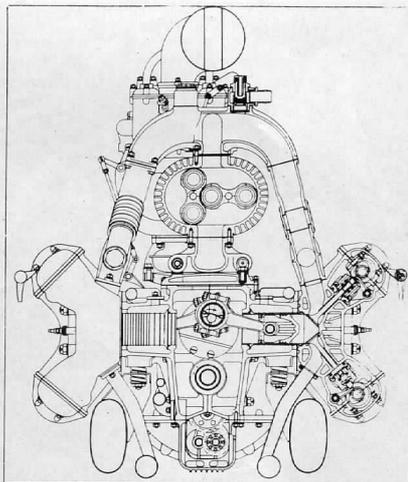
Lui, lo
conosceva
bene

Per Enzo
era fatto
così...

La vettura più caratteristica di Ricart, anche se non corse mai, fu la 512 Alfa. Era una 12 cilindri contrapposti, sovralimentata, di 1500 cc con motore posteriore centrale. Gli eventi bellici ne impedirono però il suo sviluppo completo



La monoposto
discussa
col boxer
antesigiano

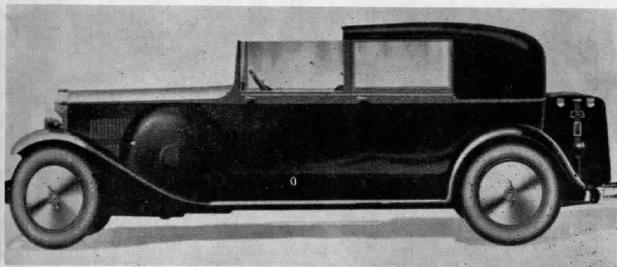


«... La crisi di coscienza che mi portò a lasciare l'Alfa Romeo ebbe origine, in particolare, con l'arrivo, alla casa milanese di un tecnico spagnolo, un certo ingegner Ricard. Fu un arrivo in sordina, un'assunzione dovuta a ragioni che non ho mai conosciuto perfettamente, e che potrei forse ravvisare in opportunità politica o commerciale. Questo spagnolo, buon conoscitore di quattro o cinque lingue, catturò, è la parola, la fiducia di Gobatto (il padre dell'ing. Piero, attuale direttore generale Lancia n.d.r.) e soprattutto credo, per il modo con il quale espose i suoi programmi, per la sua bella proprietà di linguaggio, per la disinvoltura con cui si accostava alle pubblicazioni di ogni paese, per la autorità infine con la quale sapeva presentare grafici illustrativi predisposti da un giovane laureato che egli aveva assunto quale segretario dell'Ufficio studi speciali, l'ing. Orazio Satta, allora direttore della progettazione e poi padre virtuale dell'attuale Giulia. Il servizio studi speciali faceva praticamente parte dell'Alfa-corse, di cui io ero direttore, mentre lo spagnolo era il responsabile della funzione progettuale.

La funzione esecutiva era diretta dal buono e bravo ingegnere Gorrini, il cui passaggio all'Alfa Romeo, su mie insistenze, era stato consentito dal professor Valletta.

Aveva, il Ricard, capelli lisci e unti, vestiva con una eleganza un po' levantina, giacconi a lunghe maniche che non mi consentivano di vedergli le mani: quando teneva la destra per il saluto, sentivai una carne inerte, come di morto.

L'amico spagnolo portava enormi suole di gomma, ma così spropositate che un giorno finii per chiedergliene la ragione. Con estrema serietà, Ricard mi rispose che si trattava dell'ovvia precauzione di un tecnico: « il cervello di un grande tecnico, per non avvertire le asperità del suolo e non subirne disturbi, deve essere accuratamente moleggiato ». Turbato da dichiarazioni del genere, insistetti con Gobatto sul principio che lo spagnolo doveva essere senza dubbio un personaggio interessante, da destinarsi però, per vocazioni superiori, ad altissimi incarichi, non alla progettazione di auto da corsa. Gobatto mi criticò severamente, e forse interpretò questo mio giudizio sul Ricard come dettato da invidia.



Sopra, la Ricart-Espana presentata al Salone di Parigi del 1926. 6 cilindri, bialbero, 4 valvole per cilindro. A destra, il via alle gare in Spagna l'hanno dato le Pegaso, che pure erano nate per essere destinate all'uso stradale

STA, Società dei Tecnici dell'Automobile, era anche membro della Società Automotiva Engineering (SAE) e « Chartered Engineer » della inglese I.M.E., membro onorario della Società des Ingénieurs de l'Automobile (Francia) e dell'Associazione Tecnica dell'Automobile (Italia).

«Tra le altre sue realizzazioni c'è lo stabilimento francese di Beauvais della Lockheed (freni), senza contare che è stato uno dei fondatori della SEAT, che a Barcellona costruisce le automobili Fiat ».

Dopo questo, ed aggiungendo che è di Wilfredo Ricart il progetto dell'Alfa Romeo 512 (che non ha mai potuto correre) che aveva notevoli soluzioni tecniche d'avanguardia, è

evidente che alla figura del tecnico spagnolo ora scomparso occorre fare, nella memoria, uno spazio ben diverso da quello che aveva potuto indurre il « ritratto » sconosciuto letto sui libri di Enzo Ferrari. Certo che, secondo la descrizione che ce ne fa Gerardo Romero-Reguepo, un collega spagnolo che è stato collaboratore di Ricart, era un «... uomo duro, intransigente e severo nel campo professionale, che si convertiva in una persona affettuosa e sensibile nei suoi rapporti privati. La sua ossessione era quella di formare delle coscienze professionali basate sulla rigorosa precisione ».

Tributiamogli anche noi, con questo ricordo, un postumo omaggio.

f. l.

Purtroppo il tempo mi dette ragione: la prima macchina del nuovo corso diede luogo a curiosi fenomeni quando fu provata per la prima volta: sterzando il volante a destra le ruote giravano a sinistra, e quanto al motore, si rifiutò sempre, categoricamente, di far sentire la sua vera voce, perché l'albero a gomiti saltava alla corda. Altra sintesi fu la 1500 a dodici cilindri con motore posteriore. Quando il Ricard la presentò l'accompagnò con una comunicazione in cui sentenziava che la 158 era una macchina superata, buona per la demolizione o per esposizione in museo. Anche questa macchina non poté mai scendere in gara. Su quell'autoletta fu poi montato un motore 158 e un crudele destino volle che il grande meccanico e collaudatore Marioni trovasse la fine su questa vettura sull'autostrada Milano-Varese.

Codesto tecnico lasciò all'Alfa Romeo un'altra novità: un motore pluristella per aviazione. Presentò all'ing. Gobatto un elemento del gruppo con un grafico che ne illustrava l'elevato rendimento. Incidentalmente seppi dal fedele Bazzi di una curiosa dimenticanza, cioè della mancanza in esso di riferimenti al fatto che il compressore — si trattava di un motore sovralimentato — era azionato da un motore ausiliario.

Il mio contrasto con Gobatto incedeva. Fui costretto a dirgli che, insieme con le macchine 158 e con la liquidazione della Scuderia Ferrari, io non avevo abdicato anche al mio modo di pensare. Mi rispose testualmente: « All'Alfa Romeo il direttore sono io, e non posso disfarmi di un collaboratore al quale ho dato la mia fiducia né posso accettare di seguire tutti i consigli di lei, Ferrari, senza riserve e comunque senza discuterli ». Mi scusai per avere sollecitato una risposta così dura; aggiunsi che non si trattava di discutere o di accettare per intero quello che dicevo, ma che mi dispiaceva il modo con cui si accettavano trovate del genere.

Il contrasto divenne, così, insanabile, e condusse al mio licenziamento dall'Alfa. I miei rapporti con lo spagnolo avrebbero dovuto finire lì. Molti anni dopo, invece, terminata la seconda guerra mondiale, il Ricard si fece vivo da Barcellona, quale dirigente di un'azienda parastatale che doveva produrre una vettura di due litri e mezzo e poi di tre, con otto cilindri. Questa macchina era destinata, secondo piani ambiziosi,



a divenire il simbolo di una nascente grande industria automobilistica. Venni a conoscenza di queste idee quando alla Weber di Bologna, fondata dal caro Edoardo, che pagò con la vita nel clima del 1945, possibili errori altrui, vennero richiesti gli stessi famosi carburatori quadricorpo già forniti alla mia azienda. La domanda veniva appunto dalla Spagna, ma quando io iniziai una discussione, esigendo l'esclusiva della fornitura di questi speciali carburatori, realizzati su richiesta e con la collaborazione sperimentale della Ferrari, e ricevevo un rifiuto, ancora non lo sapevo. Fu una specie di intuito che m'indusse a chiedere al dirigente della Weber se per caso non si trattava di un'ordinazione partita dal Ricard. Quando ebbi il sì che m'aspettavo, dissi che l'esclusività non mi interessava più; la mia rinuncia sorprese l'ing. Bartolomei, direttore a quel tempo, e credo che sia stata riferita a taluni interessati dall'amico Bellicardi, che della Weber, la quale ha dato alla Ferrari 19 Campionati mondiali, è da 17 anni saggio e competente reggitore. Comunque, la novella Pegaso non vinse mai precedendo le Ferrari e oggi non se ne sente più parlare. Il nome lo si ritrova su autocarri che assomigliano curiosamente a noti modelli italiani.

L'affare Ricard, in ogni caso, fu soltanto un incidente, anche se determinante. E me ne andai senza astio, ma con profondo dolore...

(da « Le mie gioie terribili » e edizioni successive, di ENZO FERRARI)



Il Fronte 2

La sfida per il titolo europeo della seconda formula appare quest'anno un affare italo-francese (un solo inglese in lizza): BRAMBILLA e il lotto juniores dei nostri ci provano sul serio

Rosso

Vittorio Brambilla non sarà alla prima gara del F. 2, all'Estoril, ma già a Thruxton inizierà la caccia a quel titolo europeo che è alla sua portata. Usufruirà di una March 752

CALENDARIO F. 2

9 marzo	Estoril (Portogallo)
31 marzo	Thruxton (Inghilterra)
13 aprile	Hockenheim (Germania)
27 aprile	Nurburgring (Germania)
11 maggio	Jarama (Spagna)
18 maggio	Pau (Francia)
8 giugno	Hockenheim (Germania)
15 giugno	Salzburgring (Austria)
29 giugno	Rouen (Francia)
13 luglio	Mugello (Italia)
27 luglio	Pergusa (Italia)
10 agosto	Karlskoga (Svezia)
31 agosto	Silverstone (Inghilterra)
14 settembre	Zolder (Belgio)
28 settembre	Nogaro (Francia)
12 ottobre	Vallelunga (Italia)

◀ Nel tunnel economico per il «caro» super-piloti

Alla soglia di una stagione che si preannunciava estremamente interessante anche per i nostri colori, suona forse un po' strano il discorso sacro e spiacevole della crisi in cui la Formula due si è infilata. E' di moda parlare dell'uscita dal tunnel, a proposito della soluzione alla sciagurata bancarotta economico-politica dell'Italia, e oggi il discorso del tunnel dal quale uscire si presenta anche per una Formula che per anni è stata il simbolo stesso del successo. Gli elementi che determinano i timori di oggi e le serie preoccupazioni per l'annata 1976, quando i motivi liberi porteranno sulle macchine vincenti il già noto sei cilindri Renault ed il rumoreggiato sei cilindri BMW, si legano tra loro come un serpente che si mangia la coda.

Il primo punto di debolezza sostanziale dell'attuale F. 2 è la progressiva scomparsa dei piloti classificati CSI (i piloti affermati della Formula uno, per intenderci) dagli schieramenti di partenza. Questi piloti sono venuti meno per il costo che gli organizzatori devono sostenere per ingaggiarli, un costo che si aggiunge al montepremi concordato per i candidati al campionato europeo, che hanno un contratto a parte.

Questo montepremi, da parte sua, è andato progressivamente aumentando per le richieste fatte dalle squadre oppresse dal continuo alzarsi dei costi di macchine e motori. L'aumento naturalmente ha ridotto progressivamente la possibilità che gli organizzatori stanziassero altri soldi per evitare piloti famosi a dar spettacolo e le celebrità sono scomparse.

Alla vigilia dei nuovi aumenti di costo che saranno determinati dall'arrivo dei più potenti

e complicati motori V6 e da tutto ciò che starà loro attorno, c'è da chiedersi cosa succederà a quante potranno essere le squadre in grado di impegnarsi nel campionato col denaro che attualmente costituisce il montepremi di una gara e della classifica finale del campionato. C'è anche da chiedersi quanti saranno gli organizzatori disposti a rischiare con la prospettiva di uno schieramento di partenza povero numericamente e senza nomi di spicco.

Dall'Inghilterra sono venute proposte a nostro avviso scarsamente valide: quella di un potenziamento della Formula 5000 è un non senso. Basta aver visto le macchine per dirlo. Comunque, se si dovessero concentrare gli sforzi su vetture più grosse e potenti, i costi non diminuirebbero di certo, visto che l'aumento della competitività si porterebbe dietro un aumento del perfezionismo tecnico. L'altra proposta è venuta da quelle macchine di secondo piano che potrebbero far figura senza essere costrette a correre insieme a Ferrari, McLaren, Brabham e Co.

Ma anche qui è troppo facile sapere che nessuno dei piloti che vuole arrivare si adatterebbe a fare le corse di Formula uno del girone B. E poi che garanzie ci sarebbero sul piano dei costi e del pubblico? Chi potrebbe dire che una gara di Formula uno B potrebbe richiamare più pubblico di una di Formula due A? A nostro avviso la strada da seguire è quella che a suo tempo ha segnato il successo della Formula due: quella dei campioni affermati contro i quali possano misurarsi i giovani. I Rinati e i Peterson sono emersi di prepotenza perché

batterono senza complessi i campioni del mondo

Abbiamo visto che il metodo attuale scoraggia gli organizzatori per gli alti costi che comporta garantirsi anche i campioni affermati oltre ai sempre più costosi piloti del campionato. I piloti affermati da parte loro hanno smesso di darsi da fare per entrare a far parte di una squadra di Formula due, visto che negli ultimi anni non sono mancati i casi in cui piloti celebri, con macchine competitive, finanziate da sponsor che si erano posti precisi obiettivi, pubblicizzati, si vedessero rifiutate le iscrizioni.

Il punto da risolvere è dunque questo: favorire il ritorno dei piloti famosi dando loro la garanzia a priori di poter disputare la stagione? Il metodo per ottenere ciò sembra un solo: quello di aprire i premi di classifica e quelli di trasferta, attualmente riservati ai piloti del campionato, a tutti indistintamente. Ciò anche se dovesse in qualche modo danneggiare parzialmente i nuovi arrivi. Crediamo che questa apertura, aggiunta ad un'eventuale maggiorazione del montepremi totali che il nuovo interesse potrebbe giustificare, rappresenti la soluzione abbastanza semplice ad un problema che invece si sta dimostrando estremamente serio. Per lo stesso avvenire della F. 2.

Su questa strada ci si potrebbe chiedere se valesse la pena di far concorrere al titolo europeo anche i piloti CSI. Questo non lo crediamo, il titolo deve andare ad un giovane per mantenere il suo valore e non è neppure da credere che un vero pilota affermato possa desiderare altrimenti.

L'albo d'oro del campionato Europeo di F. 2

1967	Jacky Ickx	Matra MS 5 FORD
1968	Jean Pierre Beltoise	Matra MS 7 FORD
1969	Johnny Servoz Gavin	Matra MS 7 FORD
1970	Clay Regazzoni	Tecno PEDERZANI
1971	Ronnie Peterson	March 712 FORD
1972	Mike Hailwood	Surtees TS 15 FORD
1973	Jean Pierre Jarier	March 732 BMW
1974	Patrick Depailler	March 742 BMW

● I punteggi nelle gare del Campionato F. 2 sono riservati ai conduttori non classificati FIA. Un massimo di sei di questi conduttori, cioè i classificati « Grand Prix », possono essere ammessi alla via. Per ogni gara, ai primi sei piloti (esclusi i classificati FIA) verranno attribuiti i punteggi 3-6-4-3-2-1.

Alla fine della stagione, ogni conduttore potrà sommare un massimo di punti pari al totale delle prove organizzate meno quattro. Se il calendario sarà interamente rispettato, ogni pilota avrà a disposizione 12 punteggi.

Le prove valide per il Campionato europeo di Formula 2 possono essere disputate con due o più manche ed una finale oppure con una gara unica. Nel primo caso, ogni manche avrà una distanza compresa fra un minimo di 100 ed un massimo di 175 chilometri, ed una finale il cui chilometraggio, sommato a quello di ogni manche, non dovrà superare i 325 chilometri. Nel caso di gara unica, la distanza sarà compresa fra i 200 ed i 250 chilometri.

o blu?

Sullo stesso circuito portoghese dell'Estoril, dove lo scorso anno in seguito all'annullamento dell'ultima prova il francese **DEPAILLER** non poté andare a godersi i meritati applausi per il titolo continentale, domenica 9 marzo si riaprono le ostilità per il « Campionato Europeo Conduttori di Formula 2 » 1975. Al momento non esistono ancora tutte le garanzie che gli organizzatori lusitani possano dare finalmente vita alla prima prova titolata di « F.2 » sul loro circuito, questo anche in conseguenza della incerta situazione politica del Portogallo. Tuttavia poiché le probabilità di effettuazione sono piuttosto notevoli quasi tutti i più importanti aspiranti al titolo europeo hanno già provveduto ad inviare le loro iscrizioni mentre i « camion-furgone » sono pronti a partire.

Comune, indipendentemente dalla possibilità effettiva che i concorrenti avranno di disputarsi i 20 punti in palio a Lisbona, l'«Eu-

ro F.2 » 1975 nasce con alcune varianti regolamentari rispetto all'edizione che l'ha preceduto. Rimane invariato il sistema di assegnazione dei punteggi, che in un primo tempo sembrava dover abbandonare il « 9-6-4 » del Mondiale di « F.1 » per il « 20-15-12 »... derivato dal « Mondiale Marche ».

otto anni di EURO F. 2

Il pilota di punta della March-Elf è Patrick Tambay, veloce ma non troppo esperto



ro F.2 » 1975 nasce con alcune varianti regolamentari rispetto all'edizione che l'ha preceduto. Rimane invariato il sistema di assegnazione dei punteggi, che in un primo tempo sembrava dover abbandonare il « 9-6-4 » del Mondiale di « F.1 » per il « 20-15-12 »... derivato dal « Mondiale Marche ».

Fattore ben più importante il numero complessivo delle prove valide ritorna a 16. Evidentemente alla CSI dopo la confusione delle 19 corse, suddivise in primarie e secondarie del 1973, e le appena 11 del 1974, hanno deciso di mettere fine agli esperimenti, optando per un calendario che da un lato tenga conto della necessità per i piloti ed i « team » di aver un numero di corse sufficienti ad interessare i vari « sponsor » e dall'altro nello stesso tempo non costringa uomini e mezzi a improvvisati « tour de force » attraverso l'Europa settimana dopo settimana.

GLI UOMINI

TAMBAY e LAFFITE da temere

PATRICK TAMBAY - E' la prima guida del Team March Elf per il campionato 1975. Ha preso il posto di Depailler dopo essere stato la rivelazione della Formula Renault nel '73 ed aver disputato un buon campionato europeo nel '74 vincendo anche la prova non titolata di Nogaro. Al suo fianco avrà **LECLERE**, pilota di valore ma sicuramente non tale da dargli problemi. Nel '75 Tambay correrà anche un paio di Gran Premi di Formula uno. Parlando della stagione che sta per cominciare dice: « Da adesso corro per vincere. Lo scorso anno dovevo imparare, avevo già la garanzia del contratto '75 e quindi non mi serviva dimostrare nulla. Ora ho la March che è perfetta,

decisamente migliore della Elf 2, con ogni cosa al posto giusto per cui basta guidarla per andare forte e io guiderò per vincere il campionato ».

Perfetto. Certamente Tambay terrà fede a quello che dice. E' intelligente, bravo e deciso, non c'è ragione che fallisca. Ma, ecco, c'è un « ma » che deve essere messo sul piatto per avere una visione più chiara di ciò che succederà sulle piste durante la stagione che sta per avere inizio.

La Elf ha preso alla **BP LAFFITE**, sicuramente il più forte dei nuovi francesi. Tutti, e la March per prima, si aspettavano che la guida della macchina vincente fosse per lui. Laffite invece è stato assegnato alla **MARTINI**. Molto logico se si pensa che tanti successi del francese si legano al nome Martini e viceversa. Ma la Martini entrerà per la prima volta in Formula 2 quest'anno, la esperienza si limita alla Formula Renault e alla Formula 3, la costruzione della macchina è piuttosto in ritardo e tutta la sperimentazione deve essere ancora fatta.

Si può dunque dire che mettere il pilota vincente alla Martini sia stata una scelta senza rischi? Diremmo di no, che rischi la Elf se ne è presa. Leclere sembrava fuori causa a fine '74: problemi di vario genere nel team, una certa incostanza nei risultati e una totale incompatibilità

coi dirigenti March in occasione della gara fatta a Hockenheim, sulla macchina lasciata occasionalmente libera da Depailler, facevano sì che il '75 si presentasse nuvoloso per l'ex campione della F. 3. E ciò soprattutto immaginando le difficoltà di un suo possibile inserimento nell'ambiente March al quale si era così malamente avvicinato.

Invece arriva la notizia che Leclere sarà alla guida della seconda March-Elf ufficiale. Che strano, proprio lui che dei cinque piloti Elf è l'unico ad essere battibile senza troppe difficoltà da parte di Tambay.

Sempre nell'area degli interrogativi le scelte di **JABOUILLE** e **LARROUSSE**: i due guideranno le **ELF 2** completamente rinnovate. Terranno quindi il piede nel regno Renault dove già dividono il prototipo a turbocompressore. Ma la March è dallo scorso anno che dice che sarebbe felice di avere Jabouille in squadra e Jabouille sarebbe altrettanto felice di poter puntare finalmente ad un titolo internazionale come l'europeo. Non che la Elf 2 non possa consentirglielo, anzi, ma le garanzie, lo sanno tutti, oggi si hanno principalmente in casa March.

Morale: cinque piloti Elf si chiamano Laffite, Larrousse, Jabouille, Tambay e Leclere. Potete immaginare come sono rimasti Mosley e Herd il giorno in cui, firmato il contratto per le due macchine ufficiali con la Elf si sono trovati, tra i cinque piloti possibili candidati, i due meno esperti e affermati. Si può immaginare anche quale paura

Gabriela Noris

Il pronostico MARCH

● **MOSLEY**, manager March, la vede così: « Quest'anno saranno molto più difficili per noi della March. Abbiamo Tambay e Leclere buoni piloti ma con poca esperienza. Sarà difficile ripetere i successi degli anni passati, nostri avversari saranno soprattutto Laffite con la Martini, Jabouille con la Elf. Sfumata la possibilità di alcune corse con Peterson speriamo di avere Stuck. Abbiamo ancora da vendere le macchine di Stuck e Depailler della scorsa stagione... ».

CONTINUA A PAGINA 8

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

ora abbiano i soci proprietari della March che la Martini di Laffite o le ELF 2 di Jabouille e Larrousse possano soffiare alla loro marca un titolo europeo del quale, con la macchina nuova, erano ancora più certi.

Una risposta a tutto questo rebus, che dal punto di vista dello spettacolo si sta dimostrando una grossa opportunità, è da cercare in un fatto estremamente semplice ma non per questo meno straordinario: anche se nessuno lo dice e probabilmente ben pochi lo sanno, Tambay è legato da parentela a Francois Guiter, il responsabile delle competizioni della Elf. La giovane promessa francese, che per questo non va sminuita nei suoi meriti, ha dunque goduto di qualche favore in più e questo potrà giovare in modo determinante alla sua carriera.

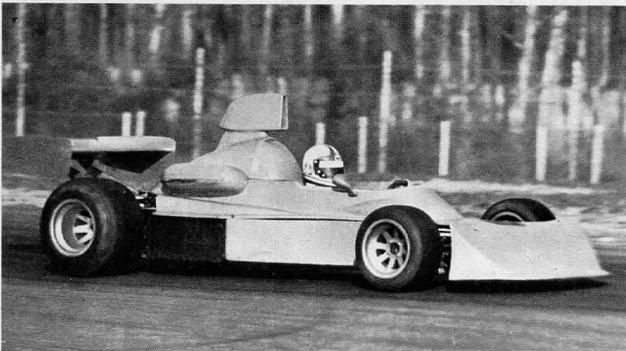
O meglio, potrebbe, perché alla March non sono tranquilli ed alla possibilità che il titolo vada ad un'altra marca preferiscono porre in alternativa quella che il titolo vada ad un pilota della loro marca al di fuori del team ufficiale. Il bello è che questo pilota di riserva è Vittorio Brambilla che costituisce certamente la carta vincente alla guida di una macchina quasi ufficiale. Per Vittorio ancora oggi tutto viene tenuto nel vago: sarà a Thruxton il lunedì di Pasqua mentre salterà l'Estoril. Nessuno parla di chi gestirà la sua macchina ma chiediamo di non sbagliarci dicendo che sarà Ron Dennis, ex-manager del team Rondel e della squadra Surtees-Marlboro ecuadoriana dello scorso anno.

Solo un italiano nell'« europeo »

Ciò significa che nel '75, finalmente, un pilota italiano inizierà la stagione con serie ambizioni per la conquista del campionato. La cosa è tanto più importante se si tiene conto del fatto che l'Italia è rimasta, insieme alla Germania, l'unica nazione europea a non avere mai raccolto un titolo nella specialità: dopo i quattro della Francia (BELTOISE, SERVOZ-GAVIN, JARRIER e DEPAILLER) e quelli di Svizzera (REGAZZONI), Svezia (PETERSON), Inghilterra (HAILWOOD) e

scendono in campo sono molti, sego della volontà di perseguire gli obiettivi avallati dalla stessa politica sportiva della CSAI. Oltre « all'inglese » Brambilla, sono otto o nove i nostri impegnati a fare l'intero campionato, altri tre avranno un certo numero di presenze e per tutti l'impegno è estremamente oneroso.

Con le MARCH 752, quelle nuove in tutto, dal telaio a geometria delle sospensioni fino alla profilatura aerodinamica, si schiereranno la squadra di Trivellato con GABRIELE SERBLIN (sponsor le cucine « Elba ») e ALBERTO COLOMBO (sponsor la « Stebel ») e la squadra della scuderia del PASSATORE con MARTINI e LEONI sempre appoggiati dalla EVEREST GOMMA. Questi quattro piloti, per il materiale di cui dispongono e per l'impegno organizzativo che hanno alle spalle, diventano automaticamente i favoriti anche se evidentemente Serblin e Martini potranno contare sull'esperienza accumulata nel cor-



La rinnovata Osella FA 2, in prova a Casale con Francia. La vettura italiana è l'unica alternativa alle molte March ed a qualche Martini e Chevron. Con la Osella, correranno Francia e l'ex-azzurro Duilio Truffo

so dell'anno passato.

All'auto nuova dovrebbe arrivare anche COSIMO TURIZIO che per ora è in attesa di una decisione, probabilmente per le voci che circolano secondo cui le vecchie March andrebbero meglio delle nuove. Non sarebbe la prima volta (vedi 1972 rispetto al '71, per un eccessivo allargamento della carreggiata) ma va

Gli altri italiani in March — tutte modello 74 con i minimi aggiornamenti regolamentari possibili (serbatoio olio laterale ed estintore) — sono MAURIZIO FLAMMINI con la 74 ex-CSAI, CARLO GIORGIO e CERULLI IRELLI che si divideranno la 742 della Jolly e PESENTI ROSSI che continua col muletto della squadra CSAI del 74 dal quale ottenne già buone soddisfazioni sul finire di stagione.

Rispetto al fronte dei motori BMW, ormai quasi generale, Flammini e Carlo Giorgio operano per i più economici Ford di Brian Hart revisionati dalla Novamotor. Resta ancora in predicato CINOTTI: dopo una proposta ricevuta dalla March che offriva alla Scaini la possibilità di disporre di una macchina semi-ufficiale da dividere con Brambilla (in realtà sarebbe stata la copertura per affiancare, se necessario per il campionato, una seconda macchina per Vittorio) la decisione resta in sospeso.

Gli italiani non saranno tutti con

una vettura che si presenta interessante visto che per le gare in cui sarà guidata da Henton — la maggiore parte — avrà il motore Ford che Brian Hart ha curato particolarmente con l'intervento della stessa March. Henton ha un contratto con la casa di Biester per cui ci si può aspettare che la sua 752 sia sempre aggiornatissima. Se si considera, in aggiunta, che lo sponsor sarà l'AGV (guarda un po' gli sponsor italiani...) c'è da credere che quelle famose gare di cui si è parlato per PETERSON, siano proprio da vedere in questa direzione.

L'incertezza di PESCIA

Le incertezze che restano per Peterson sono le stesse che si hanno per Stuck: il tedesco, dopo una stagione '74 che lo ha visto protagonista in F.1 e F.2 malgrado i numerosi errori di gioventù, è passato completamente in secondo piano. Per lui si parla di una March per le gare di casa ma tutto è ancora incerto ed è probabile che tocchi al distributore germanico della marca inglese il compito di trovargli una vettura per alcune occasioni.

OBERMOSER — noto per la sua sport Toj tutta d'oro — avrà due macchine per il campionato di cui una guidata da VONLANTHEN. Con la MARCH 752 un altro tedesco, WILLY DEUTSCH, che lo scorso anno è stato avversario (battuto) di Francia nel campionato F.3 Polifac. Tra le incognite interessanti anche l'austriaco HANS BINTER che non deve essere confuso con l'anziano e lento ROLAND BINDER. Hans Binter monterà sulla sua 752 un motore di Schnitzer.

Per completare il quadro delle nuove March ci sono le due belghe della BANG e OLUFSEN (ex sponsor di Surtees) che verranno gestite da Brian Lewis con piloti BERNARD DE DRYVER (figlio dello sponsor...) e CLAUDE BOURGOIGNIE. Dalla Svizzera c'è la certezza della 742 di KESSEL, già esordiente nel '74 con lo sponsor Ambrozium H7 e l'incertezza, per ragioni di bilancio, di BRUNO PESCIA. Anche la HORAG RACING ha una 752 che dovrebbe essere guidata da AMWEG mentre l'unica OSELLA venduta (« AVREI PREFERITO NON VENDERLA QUEST'ANNO PERCHÉ » deve ESSERE UNA STAGIONE D'ESPERIENZA » diceva Osella in proposito) sarà guidata da KISER.

Se da una parte arrivano Osella e Martini con nuove macchine, dall'altra si contano defezioni: la GRD è scomparsa e la CHEVRON che ha allestito una bella macchina con la B 29, non trova sponsor per poter accontentare le richieste di Tom Pryce. Una B 29 sarà certamente in lista col giovanissimo messicano REBAQUE mentre KUWASHIMA, anche lui vittima della restrizione economica che non ha dimenticato il Giappone, rimane candidato alla migliore B 29 che gli consentirebbe spese minori di quelle necessarie per la stagione alla March.

L'argomento costi ritorna, è un nodo che i denti del pettine fanno sempre più fatica a lasciar passare. Un nodo che si sta presentando con drammaticità per l'avvenire stesso della formula due. Fortuna che in questo contesto il plateau per la stagione '75 non è risultato compromesso, anzi. Con le gomme tutti uguali, con motori livellati, con un calendario particolarmente ricco, la stagione si preannuncia quanto mai incerta ed interessante.

Pronostici? Brambilla, Laffite, Jabouille, Tambay, Larrousse, Serblin.

Anche Bilotti vuole provarci

ROMA - Alla già lunga lista degli italiani che quest'anno correranno in F. 2, si è aggiunto recentemente anche CARLO BILOTTI che ha acquistato da Duilio Truffo la March 742 ex-squadra CSAI. Il ventinovenne pilota di Lamezia Terme ha disputato un paio di stagioni con i kart ed ha debuttato in automobilismo soltanto nel marzo dell'anno scorso. Nel '74 ha guidato una Osella PA 2 1600 che quest'anno ha sostituito con una Osella-BMW due litri e con la F. 2. Comunque non lo vedremo al via della gara di Hochenheim perché nel frattempo ha intenzione di allenarsi con l'impegnativa monoposto.

Per TRUFFO MARCH di scorta

Truffo, da parte sua, avrà di scorta la March 742 in attesa che la seconda Osella sia completata all'Estoril sarà con la March mentre Francia avrà la Osella del solito colore giallo dello sponsor C.A.R.... Rispetto allo scorso anno le modifiche alla PA 2 sono modeste e riguardano principalmente la carrozzeria all'altezza dell'abitacolo e i condotti aria all'interno del convogliatore oltre ad alcune possibilità di regolazioni sul retroreno in funzione del tipo di gomme adottato.

Quella che si preannuncia è una stagione che vedrà gli inglesi quasi assenti dalla formula due per i costi ancora in ascesa e la crisi economica che da loro, evidentemente, pesa più che da noi. L'unica macchina guidata da un inglese dovrebbe essere la MARCH di BRIAN HENTON — sempre che l'inglese risolve i suoi problemi. Si tratta di

detto che nei test fatti fino ad oggi in Italia non si disponeva delle nuove coperture Good Year da 23 pollici che equipaggeranno le auto nel corso dell'annata. I risultati non sono quindi significativi, al contrario di quelli ottenuti in Inghilterra dalle macchine March che si sono dimostrate più rapide e facili da guidare di quelle dello scorso anno. Unica possibile modifica, allo stato attuale, è la presa d'aria d'aspirazione che risulta già all'occhio un po' anomala rispetto all'equilibrio generale della vettura.

Belgio (ICKX), non sarebbe male se toccasse a noi.

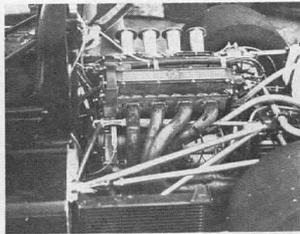
Sul piano delle presenze, insieme alla Francia, l'Italia si affaccia a questo campionato d'Europa con il numero di piloti più importanti. Contro sei francesi: TAMBAY e LECLERE, March-ELF; BMW; JABOUILLE e LARROUSSE, ELF 2; Emmenthal svizzero BMW Schnitzer; LAFFITE, MARTINI - ELF - Ambrozium H7 - BMW - Schnitzer e LA PIERRE, Chevron B 29 - BMW (un pilota con ambizioni modeste da quanto si dice), gli italiani che

Al monopolio MARCH poche alternative

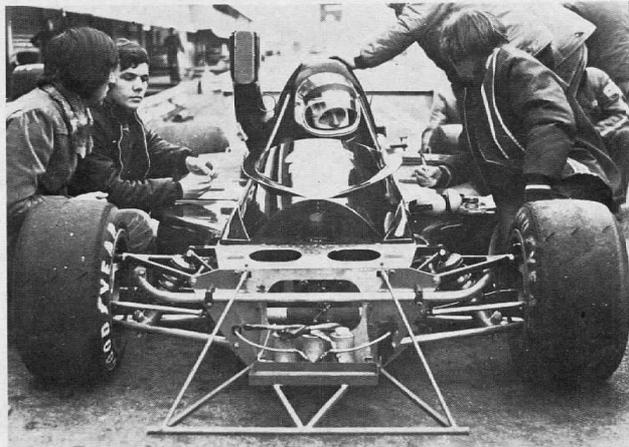
L'esame preliminare dell'Europeo F. 2 sembra rimanere sul filo conduttore che già aveva caratterizzato l'edizione dello scorso anno e cioè più che mai « Campionato March-BMW ». L'esplosione di interesse verso le monoposto della Casa di Bicester, verificatosi nel 1974 in seguito al precedente exploit del solitario Jarier nel 1973, infatti sembra non essersi accentuato ma addirittura incrementato per il 1975.

Evidentemente a questa soluzione di monopolio per Mosley e soci ha contribuito oltre ai successi precedenti anche il lancio della « 752 ». E' la prima monoposto da tre anni a questa parte della March per questa formula il cui progetto (basi: sicurezza e aerodinamicità) sia integralmente nuovo e valutando le prime prestazioni ottenute in allenamento, decisamente superiore a qualsiasi versione precedente.

Chiara perciò come osservando le prospettive future da una piattaforma di questo genere la concorrenza più qualificata abbia decisamen-



Immagini della March-Elf ufficiale collaudata da Tambay al Ricard. Il motore è il solito BMW-Casa. Le F. 2 quest'anno pesano 500 chili, poiché per regolamento devono incorporare le strutture deformabili tipo Formula 1



te ridotto la portata dei propri sforzi. Infatti l'impiego di capitali necessario per progettare e far correre una vettura capace di vincere lo strapotere March nel settore sarebbe tale che, senza un adeguato programma commerciale di vendite, simile a quello che possono vantare i due soci di Bicester, nessun costruttore serio e non in vena di mecenatismo vi si potrebbe dedicare.

Valga per tutti l'esempio della Lola, che la sua « industria di auto da corsa » ha saggiamente indirizzato verso le monoposto delle « formule minori ».

La realistica suddivisione di mercato di Eric Broadley comunque non presuppone che anche nel 1975 non vi sia qualcuno che tenti la scalata all'impero March in « F. 2 ». In prima linea dovrebbe esserci l'italiano Enzo OSELLA. Il preparatore torinese, incoraggiato dalle positive indicazioni ottenute al debutto della sua « F. 2 », affidato come si ricorderà a Merzario, nell'ultima prova dello scorso anno a Vallelunga, tenterà subito quest'anno di giocare la sua carta. Sostanzialmente la monoposto di Osella è uguale a quella vista sull'autodromo romano fatta eccezione per alcune modifiche di aerodinamica in particolare nel disegno del frontale e dell'abitacolo.

Accanto alla « March 752 » e alle « Osella » dovrebbero esserci in campo poi anche la nuova « CHEVRON B 29 », la « MODUS » e la « MARTINI ». Tutte costruzioni, sulla carta interessanti, per l'impegno ed il

Tito Zogli

CONTINUA A PAGINA 10

Ducati 860



Pistoncini AE Borgo



Lubrificanti e Carburanti

DUCATI MECCANICA **CAFFARO**



Ruote speciali in lega superleggera di Elektron

È su quattro ruote che una macchina deve correre, bloccarsi nel più breve spazio, sgusciare fuori dalle situazioni più critiche; che deve stare in strada, a tutti i costi. Per la massima garanzia di sicurezza abbiamo creato una gamma di ruote dal disegno perfetto, realizzate in lega speciale superleggera di Elektron (e non in alluminio): le più leggere, le più resistenti, che vi offrono maggiore accelerazione, frenata più potente, superiore stabilità, massima equilibratura, e minor usura dei pneumatici.

Campagnolo
Brevetti Internazionali S.p.A.
Vicenza

SICUREZZA

Le ambizioni di OSELLA

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

prestigio di chi vi è alle spalle, ma che nella battaglia per il Campionato partono con il grave handicap di essere iniziative non programmate ma bensì affidate alla buona volontà di qualche « sponsor » o di qualche pilota. In altre parole vetture che non sembrano far identificare in chi ha loro dato vita la volontà l'entusiasmo ed ovviamente i soldi indispensabili per la ricerca di una serie di prove e di studi necessari per portare il tutto ad un elevato grado di competitività.

Discorso equivalente potrebbe farsi anche per quello che concerne i motori, dove la supremazia ed il monopolio BMW sembrano almeno per il 1975 (in attesa che nel 1976 possa entrare in campo anche l'Alpine a sei cilindri dell'Euro-Marche) lontani dall'essere intaccati. Tuttavia una leggera alternativa a questo «diktat» dei motori del reparto corse della

BMW di Monaco potrebbe venire oltreché dai due litri del preparatore Schnitzer, che già lo scorso anno hanno rappresentato un efficiente contraltare agli esemplari di Neerpasch, dal nuovo Ford preparato direttamente dalla Cosworth.

La casa inglese non ha ancora digerito il fatto di essere stata spodestata dai tedeschi dal suo trono in questa formula e questo ennesimo tentativo ne è la riprova più convincente. Sebbene tra i potenziali acquirenti sia diffusa la psicosi di lasciare agli altri la prima mossa, comunque l'impegno diretto di un «mago» come Cosworth nella preparazione di un motore per la «F. 2» ha evidentemente messo a rumore l'ambiente; tanto è vero che sui banchi prova sia della March stessa, come di Osella, come di altre Scuderie, qualche motore Ford ha già girato.

Concettualmente il due litri Cosworth strutturalmente affine al BMW rappresenta una rottura con tutto il passato. Infatti il preparatore inglese ha cambiato tutto modificando il rapporto alesaggio-corso, ora 90 x 77, adottando il basamento in ghisa, ridisegnando la testa, e facendo ricorso come caratteristica principale a bielle estremamente lunghe. Indicato a livelli di potenza

eguali grosso modo a quelli del BMW (275 Hp a 9200 giri/min.) il Ford basa tutta la sua appetibilità innanzitutto sul costo che è di circa il 30% inferiore al motore tedesco (8.600.000 lire approntato e IVA inclusa per il BMW da Trivellato a Vicenza) ma soprattutto sul peso valutato in almeno 20-22 chili inferiore al diretto concorrente.

Il nuovo incredibile aumento dei costi (telajo March «752» e motore BMW IVA inclusa Trivellato li offre a 21.400.000, il che equivale ad almeno 80.000.000 per una stagione completa spese incluse) ha indubbiamente tarpato le ali a molti progetti e speranze. Comunque anche tenendo presente come, in base alla esperienza degli anni precedenti, l'addentrarsi della stagione sia poi stimolo a molte altre iniziative lo schieramento dei piloti sulla sola valutazione dei «sicuri» è abbastanza promettente per battaglie ad alto livello.

● Tra le F. 2 che si vedranno sui circuiti ci dovrebbe essere quella con motore CHRYSLER che è stato ora omologato e dovrebbe debuttare a Thruxton in un nuovo team francese. Si tratta del ROC, con base ad Annemasse, che ha ordinato due nuovissime Chevron B29

Dalle monoposto RENAULT alla F. 2 il costruttore italo-inglese



La «deb» MARTINI d'assaggio

PARIGI - Dopo la Elf 2, la Francia ha ora una nuova monoposto di Formula 2, la Martini Mk. 16. Si tratta della più recente realizzazione di Tico Martini, questo simpatico inglese di origine italiana stabilitosi poi in Francia ormai da molti anni. Dopo la Formula Renault, nella quale le sue monoposto sono divenute ben presto le vetture più diffuse, dopo la Formula 3 nella quale nel 1973 la Martini divenne la monoposto più in vista nelle mani di Jacques Laffite, Martini si è finalmente gettato nella grande impresa. Già l'anno scorso l'idea era nell'aria, dato che era stato lungamente in progetto la possibilità che la BP finanziasse una F. 2 Martini per Laffite. Finalmente, il progetto ha visto la luce, anche se con un anno di ritardo, e sempre con Laffite come pilota-collaudatore, ora che il forte francese è entrato a sua volta nel «giro» Elf dopo l'abbandono della BP dalle competizioni.

La Martini sarà iscritta dalla scuderia di Hugues De Chaunac, che rappresenterà una delle tre «freccie» all'arco della Elf nel Campionato F. 2 che va ad cominciare. Gli altri due sono com'è noto la scuderia Switzerland con le Elf 2 di Jabouille e Larrousse ed il team March-Elf con Tambay e Leclerc. Ex-corridore, De Chaunac si è lanciato nell'organizzazione di una scuderia da corsa nel 1972, mentre fu nel 1973 che essa si mise in

luce con una squadra di Formula 3 capitanata da Christian Erhuin e Jean Max. L'anno scorso De Chaunac passò sotto i colori Elf, facendo correre una squadra semiufficiale composta da Serpagni, Leclerc e Cudini. A 29 anni soltanto, De Chaunac sta percorrendo sicuramente la strada per diventare uno dei migliori caposquadra francesi.

La stretta amicizia che lega il giovane patron a Martini e Laffite è già una buona garanzia di riuscita del team, anche se Tico Martini non nasconde certamente i molti problemi che un'iniziativa del genere gli ha creato:

«Per la nostra piccola organizzazione, la costruzione di una Formula 2 rappresenta veramente un grosso impegno. L'officina è piccola, e noi siamo in nove durante la costruzione delle vetture, e solo cinque durante la stagione di corse. In effetti — aggiunge Tico — c'è bisogno di moltissime ore di lavoro per fare una F. 2, più che a fare 15 Formule Renault».

Che dire della nuova vettura? Innanzi tutto che è la prima Martini che non utilizzi un telaio tubolare. Per conciliare esigenze come la rigidità torsionale ed il minimo peso, la scelta di una monoscocca era essenziale. Ma, come tutte le Martini, la Mk 16 è molto classica. La sospensione anteriore comporta triangoli sovrapposti di lunghezza ineguale, il

gruppo molla-ammortizzatore (Koni) esterno, barra antirullo.

Posteriormente, la sospensione agisce per mezzo di un braccio trasversale superiore, di due bracci inferiori paralleli, con puntoni di reazione ed il solito gruppo molla-Koni esterno con barra antirullo. I freni a disco Lockheed, ventilati, sono esterni davanti e accostati alla scatola del cambio dietro. Il radiatore è anteriore, ed i due serbatoi sono laterali, protetti

La parte anteriore della scocca comporta una struttura smontabile per accedere a sospensioni e pedaliere. Il muso è molto largo, e questo, unito a carreggiate piuttosto strette (138 avanti e 140 dietro) fa sì che le ruote rimangano pressoché completamente carenate. Gomme Goodyear, cerchi da 10 davanti e da 15 dietro, diametro 13. Il motore è un BMW-Schnitzer, accoppiato ad un cambio Hewland FGA.

La prima vettura debutterà all'Estoril, e verrà sostituita nel corso della stagione da un secondo esemplare che verrà costruito con i suggerimenti tratti dalle gare. Ricordiamo che la scuderia di Hugues De Chaunac disporrà, oltre che del sostegno Elf, anche di uno sponsor svizzero, il produttore di prodotti rivitalizzanti «Ambrosium H7».

Daniel Boutonnet

Gabriele SERBLIN terzo vero pilota professionista dopo **MERZARIO** e **BRAMBILLA** (Lella **LOMBARDI** a parte) è oggi a una svolta molto delicata della sua pur fresca carriera

— Da noi, contrariamente alla Francia ed all'Inghilterra, la differenza fra il pilota gentlemen ed il vero professionista è soltanto una sfumatura, però il secondo non riesce ugualmente a togliersi dalla mente che potrebbe dedicarsi ad una professione lontana dalle corse. Rientri anche tu in questa categoria?

«Sì, ma il discorso è ampio. Corse a parte, a me piace molto la professione del medico e soprattutto l'odontoiatria perché mio padre è dentista. Studiavo anche volentieri, ma da un anno e mezzo a questa parte è diventato tutto più difficile perché vorrebbe avere due caratteri: un pilota deve ragionare in un

modo ed il dottore in un altro ma non è facile riuscire a fare combaciare le due cose. Comunque per me è fondamentale riuscire a non trascurare lo studio perché occorre avere il piede in due staffe. Sembrerà forse assurdo perché io per l'automobilismo farei di tutto, data l'enorme passione che ho, ma è veramente scoraggiante constatare quanti nomi forti ci siano stati in Italia che pareva dovessero arrivare chissà dove e ne avevano effettivamente i meriti, costretti poi dalla sorte a lasciare perdere».

— Prima mi dicevi che preferisci guardare al futuro piuttosto che al passato, ma sei con-

Il terzo uomo



Sicuramente non è più soltanto una promessa ed il fatto che ben 28.139 appassionati abbiano fatto in dicembre il suo nome per attribuirgli il Casco d'Oro ne è l'indiretta conferma. Ormai Gabriele Serblin, a parte la prepotente escalation di Lella Lombardi, può senza dubbio considerarsi il terzo uomo dell'automobilismo italiano: unico vero professionista assieme a Merzario e Brambilla. Fino a questo momento per lui hanno parlato i risultati ed il suo pigmalione Pino Trivellato: ma chi è veramente il ventiquattrenne sono i suoi giudizi sulla pilota vicentino e quali automobilismo italiano?

tento dei risultati finora acquisiti?

«Con la F. 2 sì. Ritengo che non avrei potuto fare di più perché fortuna e sfortuna mi sono cadute addosso in percentuale uguale. L'unico periodo nero ha coinciso con l'inizio dell'estate quando è arrivata la crisi economica, una volta terminati i soldi dello sponsor. Pino naturalmente non è un Lord Hesketh ed io non ho una professione, tanto che non potevo contare su nulla anche perché i miei soldi personali li avevo già spesi tutti l'anno prima».

Un milione di promesse

— Ma allora la stagione 1973 con la sport te la sei pagata tutta da solo?

«Beh, io avevo tirato fuori 14 milioni per la macchina e ne avevo avuto uno da Pagnossin con promesse e contropromesse. Adesso fa un po' ridere la storia del milione, però allora aveva un grosso significato per me. Infatti con un discorso molto chiaro io avevo detto a Pagnossin che, pur di legarmi ad un nome come il suo, avrei accettato qualsiasi cifra. A lui il discorso piacque e mi disse di stare tranquillo, aggiungendo che mi avrebbe portato dovunque avessi voluto arrivare. Io, ben felice... poi invece si è ritirato e gli ho fatto tutta quella pubblicità per un milione».

— L'eterno discorso degli sponsor. Non credi che in Italia sia più difficile che altrove trovare un aiuto?

«No, assolutamente! Si dice in giro che la crisi abbia reso difficile trovare uno sponsor ma all'estero la situazione è uguale. Se uno si rifa alla scorsa stagione di F. 2, più di qualche volta certe case che sponsorizzano team stranieri hanno chiuso anzitempo: Surtcliffe, Dieter Quester con il Team Harper

intervista
di
DANIELE BUZZONETTI

ed altri. Senza contare che fra tutti gli italiani che hanno corso nel '74 in F. 2 sono stati spesi dei bei soldi, ma è normale perchè l'automobilismo rispecchia un po' il carattere di noi latini. E' uno sport forte, estroso ed anche un po' crudele: dunque persone disposte a spendere più per passione che per vera convenienza non mancano. Vedi il caso De Adamich-Pagnossin».

— Ma secondo il tuo parere in Italia un giovane dotato ma senza mezzi può emergere ugualmente?

«Con la F. Italia, è l'unico sistema. Però un minimo di soldi credo che ci voglia anche perchè effettivamente le scuderie disposte a sovvenzionare in pieno si contano sulle dita di una mano. Io all'inizio sono stato fortunato perchè mio padre mi ha dato due milioni e mezzo, ai quali ho aggiunto un altro milione regalatomi da mia nonna. Con quella cifra ho comperato l'Abarth 1000 di Buzzetti ed è iniziato il mio sodalizio con Pino che ha subito capito quanta passione avevo. L'anno dopo mio padre si è un po' sbilanciato una sera in compagnia ed ha dovuto comperarmi la Chevron con una spesa di sei milioni. Io ne ho aggiunti altri tre ed ho fatto una decina di corse. L'anno dopo però mio padre mi ha detto proprio 'arrangiatili!...'».

— Ed hai fatto i salti mortali per correre con la March sport. Però ora con la Elba dovrebbero essere finiti i problemi...

«Lo spero proprio. Di sicuro correrò per tutto il '75 con la F. 2 sponsorizzata dalla Elba ma naturalmente, dal momento che il contratto parla di legami tra pilota e Cucine Elba, se farò qualche gara con una sport, con la X-1/9 di Pino o con la F. 3, in linea di massima correrò sempre sotto i colori del commendatore Baggio. Al momento so solo che si sta ventilando la possibilità di fare qualche corsa con la nuova March-BMW gruppo 5 ma non c'è nulla di sicuro anche perchè devo aggiungere che ancora non conosco la cifra che la Elba è intenzionata a spendere perchè tutto è accaduto molto in fretta ed io mi sono trovato piacevolmente tra capo e collo un nuovo sponsor senza rendermene bene conto».

La fortuna a dicembre

— Ma come è andata in realtà?

«Beh, loro cercavano un pilota nuovo dopo i noti dissidi tra la Elba ed il pilota dello scorso anno. So che il commendatore Baggio ha incaricato un suo dipendente appassionato di corse di trovargli un pilota veneto all'altezza e per fortuna è stato fatto il mio nome. Mi hanno telefonato e sono andato in ditta dove mi hanno chiesto se ero disposto a fare la stagione con loro. Si figuri! E' tutto qui ed è stato proprio un colpo di fortuna perchè fino a dicembre non sapevo nemmeno se potevo continuare a correre».

— Ed ora che mete vorresti raggiungere?

«Fino all'inizio del '74 correvo esclusivamente per passione mentre ora mi si è posta l'alternativa studio-professionismo ed ho deciso di scegliere la seconda strada. Ma nei limiti del possibile cerco di proseguire anche con lo studio per non abbandonarlo completamente. Come dicevo, nell'automobilismo ho decine e decine di esempi di ragazzi che andavano fortissimo e ad un dato momento, senza un motivo preciso, sono stati messi da parte. E dunque non vorrei ritrovarmi in mezzo ad una strada senza arte né parte se mi accadesse la stessa cosa».

— Come? Ora che ha addirittura un aggancio con la Ferrari? A parte tante considerazioni che cosa ha provato in occasione del famoso annuncio?

«Ero in studio da mio padre dove faccio pratica. Mi chiama Minardi con una strana voce e mi dice di sedermi, aggiungendo che non dovevo svenire perchè il giorno dopo sarei dovuto andare con lui da Ferrari. Credevo volesse prendermi in giro: non riuscivo a capire il collegamento Minardi-Ferrari. Poi a Maranello sono rimasto ancora più allibito perchè credevo di vedere al massimo qualche tecnico ed invece c'erano il commendatore e Montezemolo ma ero un po' spaesato perchè non riuscivo a capire che cosa significasse quell'interessamento».

La Ferrari dei sogni

— E quali argomenti sono stati toccati?

«Ferrari mi ha chiesto l'età, se ero sposato ed altre cose del genere. Poi ha sondato la mia intenzione di fare il professionista, ma ripeto che ancora non riesco a dare un giudizio su quell'incontro. Se mi chiedono che cosa ne penso posso dire solo che li ho ringraziati per avermi fatto usare la pista di Fiorano come li ringrazierò se mi faranno usare la F. 1 ma altro non so. Ritengo solo che sia un contatto valido pur se Ferrari non mi ha fatto proprio nessuna promessa e a parte la prova con la B. 3 non ho molte speranze...».

— Però un pensiero lo avrai pur fatto...

«Beh, è logico. Magari di notte ho anche sognato di correre con la Ferrari ma se dovessero chiedermi quali probabilità ho di finire a Maranello aggiungo che queste non sono cambiate rispetto alla fine della scorsa stagione. Questo contatto servirà solo ad aumentare le mie possibilità di salire su una F. 1 che comunque potrebbe anche non essere una Ferrari. Circa le chiacchiere che sono state fatte, molti mi hanno detto di non aspettarmi niente dal commendatore, ma io non vedo come una persona della sua posizione debba sbilanciarsi in senso talmente negativo. Se lo ha fatto credo che in qualche cosa crederà e poi quello che verrà, verrà. Ma cerchiamo di capire la situazione della Ferrari. Sono d'accordo



Continua la nostra carrellata su alcuni dei nostri piloti di Formula 2. Qui sopra, Maurizio Flammini e Cosimo Turizio. Entrambi hanno già corso in F. 2.



Il nuovo arrivato Lamberto Leoni pare sia quello più nelle grazie della Ferrari, attualmente. Sotto, Martini, anche lui con una stagione alle spalle.



CONTINUAZIONE DA PAG. 13

sul fatto dei piloti italiani ma ad una Casa che spende cifre enormi ed alla quale i tifosi impongono di essere sempre nelle prime posizioni non si può chiedere di allevare anche un pilota con quello che costano le macchine».

— Ma se un pilota italiano è valido non può pretendere di finire alla Ferrari?

«Se è valido, sì, ma ora sto parlando di me stesso. I casi Brambilla e Merzario non li posso giudicare, ma per quello che mi riguarda sarebbe assurdo che rischiasse grosse cifre puntando su un cavallo che non ha almeno 80 probabilità su 100 di essere quello vincente».

— Ammettiamo allora che alla fine del '75 tu abbia ripetuto un'altra bella stagione. A quel punto non ti aspetteresti di essere chiamato?

«A quel punto sì, ma voglio

di Trivellato e quella ufficiale della March?»

«Bisogna sfatare un po' anche questa leggenda: se ci sono i soldi non c'è differenza. Ad esempio l'anno scorso al Mugello, la macchina di Martini è stata curata dalla March perché c'era stata qualche antipatica chiacchiera sul conto di Trivellato e sul suo sistema di condurre l'assistenza, tanto che lo stesso Pino ha pagato la March per dimostrare che erano storie. Ed infatti poi la macchina di Martini andava come prima. Poi abbiamo visto Brambilla che cosa ha fatto con la macchina di Sutcliffe: quando uno va forte è inutile stare a cavillare: può succedere un caso limite come quello di Carlo Giorgio, ma tutti gli altri non è che fossero in condizioni di netta inferiorità. Abbiamo l'esempio di Leclere ad Hockenheim dove ha avuto la macchina di Depailler ed ha peggiorato».

è stato uscire dopo soli cinque giri quando ancora un pilota dovrebbe girare in scioltezza per scaldarsi: evidentemente è troppo caricato».

— Ti piace la bagarre o preferisci andartene da solo?

«No, no. Non riesco ad andarmene da solo, preferisco il contatto gomito a gomito e in prova non riesco a fare il tempo se non ho gente attorno».

— C'è differenza tra la guida della F. 2 e quella della sport?

«Io preferisco la F. 2 perché si è a contatto con piloti veri: è anche una questione di orgoglio. La sport in un certo senso dà più soddisfazione perché molte gare sono facili ed uno può diventare un idolo in un certo ambiente ma tutto è proporzionale. Come guida forse la sport è più facile e chi è all'altezza con quel tipo di macchine non è detto che sappia guidare anche la F. 2 ma il contrario si verifica sempre. La sport è meno preci-

mi hanno dato ottimi consigli sotto il profilo umano e mi hanno veramente insegnato a vivere. I lati migliori del carattere? Mah, forse il fatto che mi sia sposato... comunque fino a qualche tempo fa dicevo sempre quello che pensavo e lo consideravo un fatto positivo poi questo anno ho capito che era meglio tacere per non alimentare chiacchiere. Lo dico sempre anche ai colleghi: trovo assurdo che fra noi italiani della F. 2 continuamente si spari e mai si dica bene di qualcuno. Non ho mai sentito in questo ambiente dare un giudizio positivo e non parlo certo di me; parlo proprio di giudizi di colleghi nei confronti di altri. Sono cose che deludono. Non so se sia solamente una apparenza, ma dovremmo prendere esempio dai francesi: tutti di case diverse ma sempre assieme e sempre in allegria. Depailler ad esempio si degnava di far 'fare' il tempo a Cudini mentre noi italiani se potessimo buttarci i chiodi sotto le ruote lo faremmo volentieri. Ne sono convinto, con i giudizi che sento in giro: tutte chiacchiere e pettegolezzi che non servono certo ad andare forte».

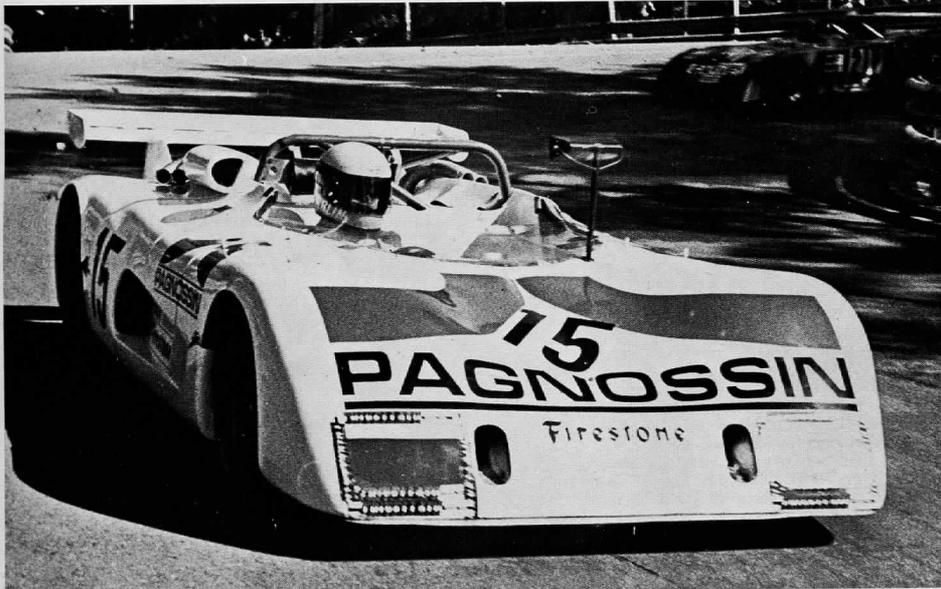
— Ormai sappiamo tutto della tua mentalità di pilota ma da ragazzo come eri?

«Normale. Ho fatto il liceo classico prima a Vicenza, poi al Collegio Filippin di Paderno del Grappa ed infine ho preso la maturità al Pascoli di Bologna. Mi sono iscritto a medicina a Padova dove ho superato il biennio ed ora sono a Modena, iscritto al quinto anno. Mi restano una decina di esami però ad onor del vero ho dato molti complementari, magari all'ultimo momento per non partire militare. Al tempo della scuola sciavo molto ed ho fatto anche molte gare ma alla fine ero proprio stufo della neve».

— Ed in famiglia come considerano la tua professione?

«Mio padre mi ha aiutato economicamente nei primi due anni mentre nel '73 ho dovuto vendere la Porsche che usavo per strada pur di correre e insomma mi sono un po' arrangiato. Per quanto riguarda l'aiuto morale è diverso e mi sono tutti molto vicini. Mia madre era un po' restia ed ancora oggi... Tempo fa, ad esempio, ha telefonato a Trivellato per chiedergli che cosa facevo a Vallelunga, e tanto che per tranquillizzarla Pino gli ha detto che giravo per rodare le gomme! Mio padre inizialmente era entusiasta e tuttora lo è però mentre prima mi seguiva, ora preferisce non farlo più. Credo che si comporti così perché con la sua sensibilità ha capito che potrebbe disturbarmi il fatto di vederlo un po' preoccupato e questo mi fa molto piacere. Anche mia moglie non mi ha mai creato problemi e credo che non accadrà mai perché sa che finiremo per litigare. Certo se un giorno smettessi di correre credo che saremmo contenti, ma questo è normale. Fa parte della vita del pilota».

Daniele Buzzonetti



Serblin al Montjuich, nel 1973, nel corso di una gara dell'Europeo Marche al volante della March-Pagnossin. Non ostante la vistosa pubblicità di quella stagione, Serblin ricevette da Pagnossin solamente un milione di lire

essere sincero: che cosa si intende per una buona stagione? Come quella dell'anno scorso? Significherebbe non essere all'altezza dei migliori. Io d'altronde non credo molto alle differenze fra team e super-team perché penso in giro troppi discorsi di potenze in più o in meno che mi ricordano quelli uditi ai tempi dell'Abarth 1000 nelle gare in salita. Io sono convinto che in un parco di trenta macchine di F. 2 tra il motore peggiore ed il migliore ci saranno 10 cavalli di differenza. Se dunque in alcune corse dimostrerò di poter stare con i primi penso che Ferrari potrebbe veramente trovare l'opportunità di provarmi, però nell'ambito della F. 2 c'è gente che va forte e bisogna che dimostri di essere alla loro altezza».

— E dunque dal tuo punto di vista non vi sono differenze fra una organizzazione come quella

— Indubbiamente sono idee precise e personali, sei altrettanto limpido nel giudicare il tuo stile di guida.

«No. In questo preferisco che siano gli altri a giudicarmi. Comunque sono molto cambiato rispetto all'inizio... ricordo l'Europamarche del '72 proprio qui a Vallelunga: è stata la classica gara che rispecchiava il mio carattere di allora, quando mi buttavo letteralmente dentro e do do un paio di giri per l'irruenza andavo a sbattere. Ora credo che Pino sia riuscito a togliermi questo difetto perché sono più calcolatore, anche se so che circola la voce che io sia un irruento ed uno sfasciamacchine. Quest'anno sono uscito due volte: a Vallelunga, chechè ne dica la gente, è stato per un difetto tecnico mentre a Pau è stata colpa mia, forse perché non tutti i giorni sono buoni. La vera sciocchezza

sa, perdona molto di più e si 'intraversa' con dolcezza pur se sostanzialmente la guida non è molto diversa».

— Che carattere hai? Riesci a giudicarti?

«Senz'altro sono un tipo testardo ma a modo mio perché spesso mi lascio scoraggiare anche se può sembrare una contraddizione. E mi capita proprio nelle occasioni in cui occorrerebbe puntare i piedi per ottenere qualche cosa. Mi abbatto un po' insomma. Nel giugno scorso quando siamo andati a terra con i soldi ho attraversato un periodo un po' nero tanto che prima del Mugello avevo deciso di non correre più ma ora sono perfino pentito di avere pensato una cosa del genere. In quel periodo sono stato aiutato moralmente da Trivellato e da Luciano Ambrosini (è il capoequipe di Trivellato n.d.r.) che

Come
ti preparo
le LANCIA
saharizzate

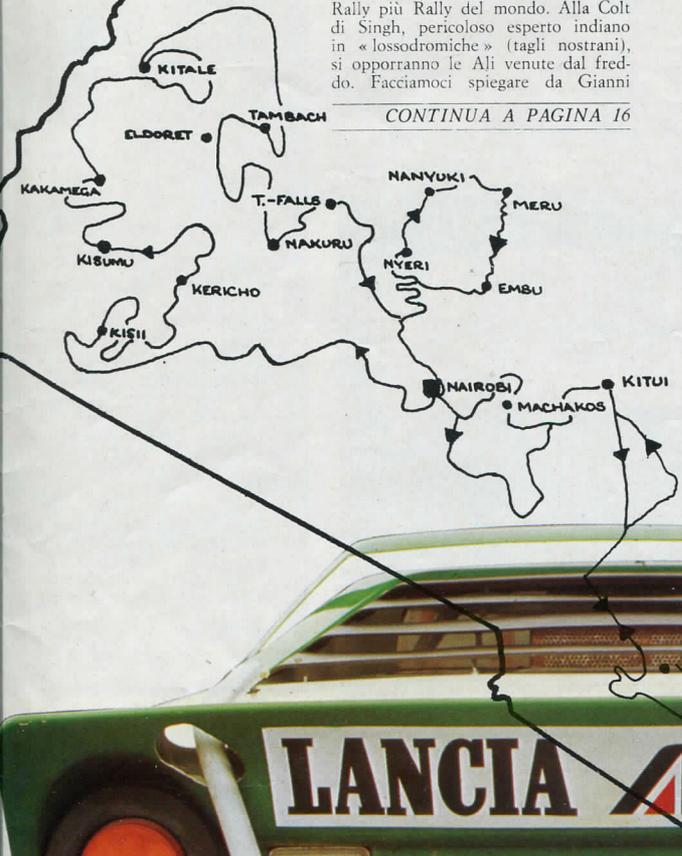


TORINO - Poter parlare con Gianni Tonti, responsabile tecnico del reparto corse Lancia è un'occasione assai rara, dato il ritmo di lavoro supersuonico cui il Team Campione del mondo è soggetto. La lotta infatti è ingaggiata su vari fronti contemporaneamente: mentre Daniele Audetto e l'ing. Parkes guidavano il manipolo svedese anti Saab con grinta fratricida, erano in partenza per l'Africa alla conquista del Kenia le pattuglie, una Stratos e una Beta (per Munari e per Mehta), che dovevano vedersela in un primo assaggio con le difficoltà del Rally più Rally del mondo. Alla Colt di Singh, pericoloso esperto indiano in «lossodromiche» (tagli nostrani), si opporranno le Ali venute dal freddo. Facciamoci spiegare da Gianni

CONTINUA A PAGINA 16

Le ALI venute dal freddo

Gianni TONTI
responsabile
tecnico del reparto
corse LANCIA
svela i segreti
della mutazione
STRATOS e BETA
all'africana



CONTINUAZIONE DA PAG. 15

Tonti come ed a quale specifico scopo sono state realizzate le preparazioni delle vetture per due impegni diametrali.

Per la Svezia le armi della Lancia-Alitalia avevano subito una rapida toilette di adattamento ad un rally il cui regolamento prevede drastiche restrizioni, guarda caso, a favore delle marche nordiche. Otto chiodi (di 14 millimetri di spessore massimo ogni 10 centimetri di circonferenza di pneumatico costringevano a buttare a mare tutte le esperienze dell'anno con la Pirelli e adottare in gran fretta i pneumatici locali in misure particolari che richiederebbero grandi prove di adattamento per le quali non vi è mai il tempo sufficiente. D'altro canto la Pirelli non può, per una sola gara del mondiale, varare un intenso ed efficace programma di ricerche.

Le modifiche di maggior conto avevano interessato la Beta: il passaggio dai cerchi da 13" usuali a quelli da 15" (unica misura degli Hakkapelitta)



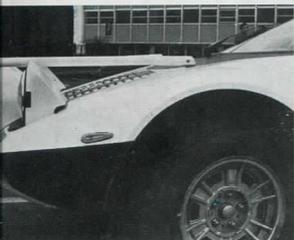
Gianni Tonti, il bravo responsabile tecnico del Team Lancia-Alitalia

accurato contro l'acqua nel vano motore Stratos evitava spiacevoli inconvenienti.

Dai problemi del freddo a quelli del caldo: saharizzate Beta e Stratos con impiego di vernici e colorazioni particolari anti choc termico per i piloti. Soprattutto la Stratos effettuerà prove di ventilazione dell'abitacolo e di iso-

cambio con 1., 2., 3., 4. corte e 5. lunghissima da 215 all'ora. La frizione è anche qui la Borg & Beck a tre dischi e per le sospensioni l'escursione è aumentata a 200 mm. (dai 150 usuali: 70 in compressione, 80 in distensione, ora si è passati a 90 in compressione, e 110 in distensione). Sono stati adottati gli ammortizzatori Bilstein con modifiche per adattarli, insieme a molle a flessibilità variabile. Lo scopo è di avere sempre le ruote a terra a bassa e ad altissima velocità e mai la sospensione a tampone, con esaltato potere smorzante per urti improvvisi a oltre 200 all'ora. Insomma si cerca il modo migliore per scaricare sempre a terra i cavalli Stratos che sarà comunque la nuvola più veloce che abbia mai «volato» basso intorno al Kilimangiaro.

Il fondo della Stratos è protetto da una lastra in anticorrosal e se non fosse sufficiente se ne farà una in titanio. I problemi Stratos per quanto riguarda gli urti sul fondo sono minori in quanto la vettura spiattezza nei salti e richiede perciò minore protezione



Evidente, nelle foto, la particolare preparazione necessaria per l'avventura africana. Le sbarre sono nello stesso tempo protezione ed appiglio

aveva richiesto un riesame dei passaggi ruota e dei gruppi molle-ammortizzatori per evitare le interferenze contro i piattelli e per ottenere un assetto conveniente. Per la Stratos il problema più serio da risolvere era stato quello del rapporto frenante tra avanti e retrotreno. E' stato necessario introdurre un nuovissimo marchingegno a doppia pompa con ampie escursioni di regolazione e possibilità di intervento diretto in gara dall'interno della macchina stessa a seconda dei vari fondi stradali. Per i motori si era cercato di incrementare al massimo la coppia in basso e la progressione dai faticidi 2000 giri. Lampinen era assai contento della sua Beta anche se per la trazione anteriore della Lancia con il motore non a balzo si evidenzia in accelerazione la riduzione di aderenza in condizione limite. Particolare cura dunque per la curva di potenza del 4 cilindri Beta 4V che per la Svezia erogava a 6600 giri (coppia max 21,5 kgm, a 4800 giri). Pressoché standard invece il propulsore della Stratos con 244 HP a 7400 giri e una coppia ultrapiatta: 24 kgm, a 3500, 24,5 da 4800 a 5500. Un sistema di protezione

lamento termico in condizioni critiche. La Beta di Mehta in prova ha il 2 valvole (170 HP) (mentre in gara disporrà sicuramente del 4 valvole) con macrofiltro a secco di protezione per l'aspirazione; cura particolare per il cambio con 1., 2., 3., 4. cortissime (soprattutto la 1.) e 5. lunga da 200 all'ora. La frizione è una Borg & Beck a tre dischi contro i due usuali, a prova di «Meru», le sospensioni hanno subito una cura gazzelliforme: l'assetto è più alto più flessibile. Il fondo vettura per proteggere gli organi meccanici dagli impatti a 200 all'ora è protetto da una completa carenatura in titanio di 5 mm. di spessore e 12 kg. di peso. Un complesso paraurti a gabbia anteriore e posteriore, reti di protezione e spreco di luminarie fisse e orientabili completano la Beta, che ha naturalmente il serbatoio da 90 litri (invece del solito da 60l) ed è attrezzata per usare cerchi e gomme da 15". Verranno infatti accuratamente selezionate le gomme da usare in gara che anche al Safari giocheranno un ruolo determinante.

Per la Stratos di Munari motore «standard» con superfiltro dell'aria.

della Beta. Molto più complessa della Beta invece la protezione esterna per la Stratos che ha i cofani in resina. Una complessa tuberia, tipo paraurti America, fluisce intorno al muso e alla coda della berlina Lancia-Alitalia trasformandola in un dragster. Anche qui, protette da reti le luminarie standard da un miliardo di watt e in più le neo-omologate appendici aerodinamiche.

Naturalmente le tuberie di protezione sono multi uso e servono anche per supporto (quelle posteriori) al navigatore in funzione di peso per aumentare l'aderenza in casi critici. I pesi delle vetture saharizzate sono di 980 kg. per la Stratos e 1040 kg per la Beta.

Per finire una parola ora per gli uomini Lancia di prima linea che dai tanti gradi sottozero della Svezia sono stati immediatamente precipitati a combattere ai troppi gradi soprazero dell'Africa, certamente senza un particolare adattamento tecnico dovendosela cavare solo con il proprio metabolismo.

Giorgio Rossotto



Soltanto con le 124 ABARTH la FIAT nei rallies

TORINO - Martedì 25 febbraio la Direzione Stampa FIAT ha diramato questo comunicato: «Le "124 Abarth" rappresenteranno la Fiat nelle competizioni rally del 1975: le gare in programma sono quelle valide per il campionato italiano ed europeo piloti e alcune delle gare valide per il campionato mondiale marche, scelte tra le più significative e tra quelle suscettibili di positivi riflessi commerciali. La decisione è stata presa dal Comitato per l'Attività Corse istituito per coordinare l'attività sportiva del gruppo. La Fiat non parteciperà perciò quest'anno a tutte indistintamente le competizioni in calendario, e ciò soprattutto per evitare un duplicato di impegni tecnici e organizzativi con la Lancia, altra azienda del gruppo, alla quale è affidato il compito di gareggiare con l'obiettivo di conquistare il campionato mondiale marche. La partecipazione Fiat alle competizioni 1975, articolata tra vetture Abarth e vetture Lancia Stratos e Beta coupé è quindi di notevole impegno e si prefigge il raggiungimento dei massimi risultati sportivi».



Nell'ambito del gruppo Fiat si agitano molti interessi sportivi, e dei più differenziati, anche se l'impronta rallistica era più marcata in quanto la Fiat vi partecipava in prima persona. Ora, l'assetto delle competenze è mutato in favore della Lancia, e le 1800 Abarth sono state ridimensionate

L'altalena decisionale nella... CSAF blocca l'X1-9 duemila nel quadro della già complessa operazione X1-20 - BETA

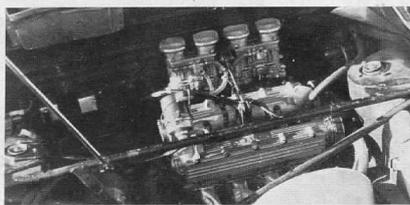
La BERTONE bruciata verde

TORINO - Per la Lancia ha tutto l'aspetto di un trionfo. Le poche righe del comunicato stampa Fiat, giunto in redazione martedì scorso, non lasciano dubbi. Si annunciava il completo disimpegno sportivo della marca di corso Marconi, che avrebbe proseguito l'attività solo con gli spider Abarth 124, l'accantonamento del progetto X/1-9 2 litri (il cui passaggio in gruppo 4 sarebbe dovuto avvenire in aprile), e lo smantellamento del prototipo «030». La decisione, improvvisa, lasciava perplessi e trova spiegazione in motivi che trascendono il lato sportivo. Nelle precedenti riunioni CSAF (di un paio vi abbiamo dato notizia su «Autosprint») l'equilibrio tra le due parti sembrava inalterabile. Lo stesso Luca di Montezemolo, per la prima volta in veste (prova) di uomo Fiat aveva tenuto un atteggiamento cauto, evitando di prendere posizioni precise (il suo futuro Fiat, non si sa mai, potrebbe passare proprio per la Lancia). Proprio per questo le indiscrezioni pubblicate da «Autosprint» forse lo avevano seccato.

La ricerca di un alloggio torinese (già a buon punto tramite l'interessamento di Daniele Audetto) era stata temporaneamente accantonata. La stanza del residence era rimasta vuota. Ma la partecipazione alle riunioni CSAF dell'avvocato «in seconda» erano continuate. Fino a martedì scorso, quando ormai il brusco comunicato ha tolto ogni illusione alla «superstite» Lampredi. Ormai l'uomo Abarth era rimasto «isolato». Dopo una strenua resistenza aveva dovuto cedere. La «chiave» vincente del confronto era stata trovata sul piano commerciale tramite il consiglio (disinteressato?) del nuovo uomo Fiat. Via libera alla Lancia nel settore sportivo ma impegno ad occuparsi della produzione della sportiva X/1-20 cioè la Beta Montecarlo.

La condizione imposta è più pesante di quello che può sembrare ad un primo esame. La Lancia si sta risollestando solo ora da una condizione economica piuttosto pesante. Grazie ai successi ottenuti in corsa (con la Stratos) e ad una produzione riuscita e ben articolata si cominciava a guardare con una certa sicurezza al futuro. Del momento (relativamente) favorevole aveva approfittato Cesare Fiorio inaugurando la sua nomina a direttore del «marketing» con la messa

in cantiere della «HPE», meno di otto mesi fa. Poi a Borgo San Paolo era approdata anche la (pesante) realtà Autobianchi. Il rinnovo della gamma, infatti, non sembra aver ridato competitività (commerciale) alla marca di Desio. In compenso lo sforzo richiesto alla Lancia era notevole.



Il 4 valvole 1800 della Fiat-Proto X-1/9 di Darniche alla Serre Chevalier. Avrebbe dovuto essere montato nella vettura, se omologata in Gruppo 4

Ora è la volta della X/1-20. Impostata prima della crisi, quando il futuro dell'auto sembrava passare (grazie alla generalizzazione della seconda auto) attraverso la sportiva «purosangue», senza compromessi turistici, si presenta al momento attuale particolarmente «handicapata» anche rispetto ad altri modelli del «gruppo». La sua collocazione a metà strada tra la X/1/9 (che presto verrebbe dotata di un motore di 1.5 litri) e la Stratos, appare artificiosa ed in ogni caso la fascia di utenza cui si rivolge è estremamente sottile.

Con l'arrivo del neo direttore del settore auto la X/1-20 è caduta in disgrazia. Come già era stato fatto per l'Autobianchi, si trovava una (fittizia) soluzione decidendo di disfarsene (tramite Lancia) e costringendo la casa di Borgo San Paolo ad una temeraria azione di «recupero». In concomitanza con il rally di Montecarlo faceva così la sua comparsa, (nelle indiscrezioni «pilotate» di qualcuno) una Beta Coupé Montecarlo segno della avvenuta mutazione del modello Fiat.

Ora la produzione (Lancia) della X/1-20-Beta

Coupé Montecarlo è iniziata. In fabbrica ci si consola pensando che l'operazione vada intesa in una necessaria razionalizzazione della produzione e come un (importante) riconoscimento delle proprie capacità tecniche e dell'acquisizione (dopo tante vittorie) di un nome in grado di facilitare la vita commerciale della vettura Fiat. La realtà, purtroppo, è un'altra. Particolarmente sgradevole. Si tratta di una realtà che passa attraverso la ripresa delle corse da parte dell'Alfa Romeo e che porterà (entro due anni) ad una sostanziale mutazione del panorama automobilistico italiano. Ora, comunque, la Lancia rimane praticamente sola sulla scena sportiva rallistica del gruppo FIAT. Probabilmente anche la X/1-20 verrà allestita in versione corsa penalizzando (per la seconda volta) l'avvenire (non solo corsaiolo) della Beta coupé (quella vera). La versione «HF», secondo voci di provenienza Lancia, è destinata a non vedere mai la luce. Tutta l'operazione sembra quindi costituire un effetto «secondario» di ben altri rivolgimenti all'interno del gruppo. Certo non può che essere così.

Gli interessi in gioco evidentemente hanno fatto passare in secondo piano le ripercussioni che la decisione Fiat ha avuto sul piano commerciale. E il problema non riguarda solo la Lancia. Alla Bertone la notizia della «gran rinuncia» è arrivata solo martedì scorso. Ed ormai il programma gruppo 4 era partito. L'allestimento dei 500 esemplari per l'omologazione della X/1-9 era già cosa fatta, almeno dal punto di vista dei contatti con i produttori ed i fornitori. Le nuove linee di montaggio sono una realtà indiscutibile.

Il due litri, infatti, è una macchina praticamente inedita rispetto allo spider in serie. Dei 3000 pezzi che compongono la vettura più del 50 per cento sono di nuova progettazione. Alla Bertone ci si preoccupa anche dei risvolti commerciali che la decisione può avere sul modello di normale produzione. Si pensa che solo una attività sportiva ad alto livello avrebbe potuto svolgere una efficiente attività promozionale nei confronti di un modello «penalizzato» dalla dispendenza «850» e dalle sue caratteristiche di avanguardia. Per la «meno Fiat» delle Fiat il futuro sembra essere limitato all'interesse del mercato americano.



A sinistra, una Citroën GS sul tetto esemplifica l'accanimento anche dei dilettanti presenti alla gara sul ghiaccio di Serre Chevalier, un tipo di spettacolo che — chissà perché — da noi è difficilissimo organizzare, forse per le tante burocrazie necessarie. Sopra, BMW ed Audi ai ferri corti



Flash-back canadese

I coniugi John e Wicky Buffum, vincitori su Porsche del Canadian Rally '75

La piccola Civic della Honda Canada dell'equipaggio Wittmer-Bartholomeew

TORONTO - Il Canadian Winter Rally rappresenta la classica invernale del campionato canadese. Il fatto che il suo regolamento avesse molte analogie con quello del Rally di Svezia (qua come là erano pressoché proibiti i chiodi) ed il mancato successo di una vettura Fiat dopo quattro anni di assoluto dominio sono stati comunque i motivi di maggior interesse per noi osservatori europei.

La gara che al solito ha visto imperversare il locale Perusse, pilota che ricordate, ha guidato uno spider ufficiale della Fiat al Rally Rideau Lakes dell'anno passato senza molta fortuna, ma alla fine a vincere è stata la coppia composta dai coniugi John e Vicki Buffum che hanno condotto al successo la loro Porsche Carrera ex Zasada.

Perusse ha dominato in lungo ed in largo con la sua Fiat 128, vettura che si è sempre distinta nei rallyes canadesi, e se non ha potuto cogliere il successo (interrompendo così la serie delle vittorie Fiat che durava dal 1970) lo si deve soltanto ad un'uscita di strada nel finale di gara che gli ha fatto perdere ben nove minuti.

I rallyes in Canada pur se già molto popolari peccano di molte ingenuità rispetto ai rallyes europei, comunque ci si sforza di migliorare e soprattutto di far



Perusse e Bellefleur questa volta non ce l'hanno fatta con la loro 128

proprie le esperienze già fatte dagli organizzatori di rallyes più importanti.

Il percorso di gara ad esempio è stato ridotto rispetto all'anno passato di oltre cinquecento chilometri passando da 1700 a 1166, il fatto però di passare per quattro volte su di una stessa prova speciale faceva sì che il fondo della stessa diventasse del tutto impercorribile creando una selezione veramente durissima tra tutti i partecipanti.

Tante le marche presenti, a farla da padrona comunque ci ha pensato la Datsun che aveva ben 17 vetture iscritte contro le tre o quattro di ogni altra marca. Alla fine però non è stata premiata ed il suo miglior conduttore non è andato oltre la sesta piazza assoluta.

Da notare in ultimo che anche in questo rallyes non è mancata la presenza delle vetture a trazione integrale (come la Jeep che vinse il Press on Regardless del 1973) ed una di queste ha anche condotto la parte iniziale della corsa. Harvey è infatti partito fortissimo con la sua Dodge Ramcharger, ma non appena le prove speciali si sono fatte più lente ed il fondo ghiacciato richiedeva grande perizia di guida e soprattutto vetture maneggevoli, è venuta alla ribalta la Fiat 128 di Perusse.

YASA
racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corse, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volantini. Magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali

DISTRIBUTORE **L'AUOTACCENSOARIO** di MILANO

Ariston il casco

La sicurezza di questo casco è data dai materiali impiegati, la calotta è tutta in Makrolon Bayer e l'imbottitura è molto accurata, in modo da conferirgli eccezionali caratteristiche di resistenza abbinate ad una notevole leggerezza. Lo styling di cui è caratterizzata l'estetica è dovuto a un design che rispecchia le mutate ed attuali necessità di sicurezza e comfort. Questo casco ha superato le più severe prove da parte di appositi Istituti Tecnologici europei e d'oltre oceano. Contenuto in elegante borsa è in commercio nelle misure 56/57 - 58 - 59 - 60 e nei colori bleu, rosso, bianco, arancio, nero, giallo. Disponibile anche nella versione Jet.

Non saranno limitate
le iscrizioni al rally

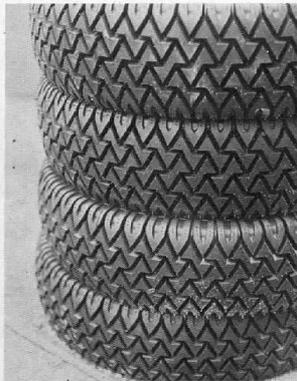
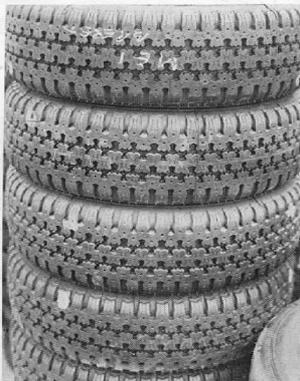
Vietate le prove al S. MARTINO

S. MARTINO DI CASTROZZA - « Saranno vietate le prove e consentite le ricognizioni delle prove speciali lungo l'itinerario del 12° Rally Internazionale di S. Martino. Gli equipaggi che incorressero in gravi violazioni del codice, secondo la valutazione di speciali pattuglie della polizia, saranno immediatamente esclusi dalla manifestazione ». Così l'avvocato Luigi Stochino ha inteso salvaguardare il futuro del « suo » rally e di tutti gli altri in generale, adottando la raccomandazione scaturita dalla tavola rotonda indetta ad Autosprint e Tutto-sport in occasione del S. Martino di Castrozza, edizione 1974.

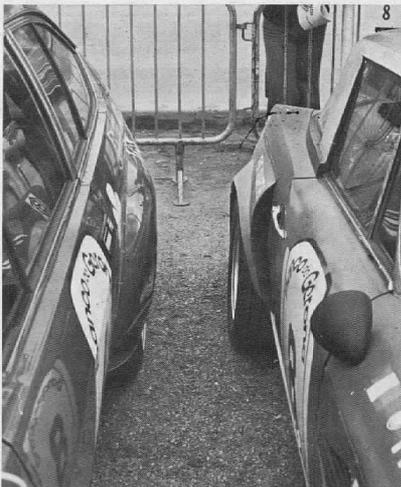
E' la prima volta che in Italia un organizzatore scinde la propria responsabilità da quella dei piloti in materia di sicurezza della circolazione extra-rally.

Questa, in sostanza, è la seconda novità del Rally di S. Martino '75, dopo quella dell'avvenuto « gemellaggio » con il Lloyd Adriatico di assicurazioni, la compagnia triestina ben nota per aver lanciato sul mercato la polizza « 4 R » e per aver costituito — sotto la stessa fortunata sigla — l'omonima scuderia di rally, campione d'Italia due anni fa, che ha « rivelato » piloti di rango come Fulvio Bacchelli, Leo Pittoni e Donatella Tominz, europea nel '73 e '74. La data del 1° marzo 1975 segna così il ritorno nell'ambiente dei rallies del Lloyd Adriatico, in coincidenza — ha voluto sottolineare l'avv. Aleffi — dell'auspicata (dalla CSAI) ricerca di sponsors di prestigio capaci di garantire sopravvivenza e affermazioni all'automobilismo italiano e in particolare ai giovani e promettenti campioni. Sabato sera nel tradizionale Hotel Dolomiti, nel corso della presentazione del Rally di S. Martino di Castrozza, edizione numero 12, si è avuta la sensazione che il gemellaggio sia destinato a durare a lungo. L'avv. Franco Zenari, vice-presidente e direttore generale del Lloyd Adriatico, ribadendo la validità promozionale e propagandistica dell'abbinamento, ha affermato che una compagnia di assicurazioni quasi nel rispetto degli scopi istituzionali deve essere il più possibile vicino all'automobile ed al suo ambiente. « In particolare — ha aggiunto l'avv. Zenari — Ci piace sapere che il Rally di S. Martino di Castrozza è tra i pochi al mondo in cui la sicurezza è tenuta nella massima considerazione. Non a caso l'avv. Stochino è stato il primo ad introdurre l'impiego di radioamatori soprattutto per la sicurezza dei piloti ».

Alla cerimonia di presentazione del rally '75 erano presenti oltre all'avv. Stochino, all'avv. Zenari e all'avv. Aleffi (quanto legale fosse è lecito supporre...), il dr. Renzo Orsingher presidente del comitato manifestazioni di S. Martino, il rag. Zeffirino Filippi, delegato CSAI regionale, il dr. Ugo Pontiroli direttore di corsa. Come è noto il rally dolomitico è stato inserito nel calendario internazionale CSI con coefficiente 4 (il massimo) unita-



A sinistra, le nuove coperture Michelin presentate in Costa Brava. Si tratta di un disegno neve con possibilità di buona chiodatura. A destra, sempre della Michelin questo nuovo disegno già sperimentato al Bandama



Fianco a fianco, i passaruota posteriori di Alfetta (a sinistra) e Fiat Abarth. Nelle foto a destra, altri particolari dei codoli Alfetta. Sono piuttosto sporgenti e voluminosi, ma molto ben fatti e più aerodinamici



Insieme a quello automobilistico, in Costa Brava si è svolto un Rally motociclistico, a coppie. I due di ogni coppia avevano lo stesso numero, ed in ogni prova speciale si teneva conto solo del miglior tempo fra i due. I concorrenti avevano tutti in pratica delle maximoto, molte italiane

mente ad altre quattro prove del campionato europeo conduttori. Osservatori della CSI saranno i signori Dardoufas dell'AC di Grecia e Springer dell'ADAC di Germania. Si disputerà nei giorni 28, 29 e 30 agosto; si articolerà in due tappe comprendente 22 prove speciali di cui 12 in terra.

Il comitato organizzatore ha ac-

ettato la richiesta del sindaco del comune di Lamon, in provincia di Belluno, di reinserire nell'itinerario del rally la prova speciale di Arina. In chiusura di presentazione l'avv. Stochino ha annunciato di aver messo in palio la somma di lire un milione in favore delle piccole scuderie del triveneto onde favorire la partecipazione dei privati.

Saranno assegnati in
agosto a S. Martino

Il LLOYD rinnova i premi sicurezza

S. MARTINO DI CASTROZZA - Nel corso della cerimonia di presentazione del 12. Rally Internazionale, prova di Campionato Europeo (coeff. 4) patrocinata dal Lloyd Adriatico, la triestina compagnia di assicurazioni ha annunciato l'istituzione del 2. « Premio Sicurezza ». A darne notizia è stato l'avvocato Franco Zenari, direttore generale del Lloyd Adriatico.

In considerazione infatti del vivo interesse suscitato dalla prima edizione del predetto « premio », organizzato nel '73 a Palermo in concomitanza con la « Targa Florio », il Lloyd Adriatico ha ritenuto che tale manifestazione trovi, proprio nell'ambito di un importante gara automobilistica internazionale — come quella di San Martino — la sua cornice più idonea.

In base al regolamento del « Premio Sicurezza », una apposita giuria è chiamata ad assegnare i premi a tre personalità che in campi diversi (giornalismo, progettazione, agonismo), ma pur sempre collegati all'automobilismo, si siano maggiormente distinte ed abbiano dato un contributo alla propaganda della sicurezza automobilistica sia nella circolazione stradale che nelle corse (velocità o rally). Il Lloyd Adriatico ha sempre considerato con estremo interesse i problemi attinenti alla sicurezza in generale, ritenendo che le insidie della strada debbano essere affrontate soprattutto sul piano umano, con un'adeguata educazione degli utenti a un sempre maggior rispetto delle norme di comportamento e del codice, nonché sul piano della prevenzione a livello tecnico, con ritrovati che rendano i mezzi motorizzati sempre più efficienti e sicuri.

Di questi principi fanno fede varie realizzazioni del Lloyd Adriatico: dall'ormai famoso « Volante d'oro » per gli assicurati indenni da sinistri da dieci anni, al « 4R d'oro », assegnato nel 1969 agli assicurati con questa particolare formula e anch'essi senza denunce di sinistri a carico, alla polizza « vettura sicura » che, a suo tempo, prevedeva l'omaggio di cinture di sicurezza.

Ricordiamo che i vincitori della prima edizione del « Premio Sicurezza », ai quali il Lloyd Adriatico ha tributato un pubblico riconoscimento, sono stati il giornalista dott. ing. Giovanni Canestrini, per le tante battaglie tenacemente combattute attraverso una lunga milizia giornalistica, in favore della sicurezza stradale; l'ing. Carlo Chiti, quale ideatore e realizzatore del serbatoio ignifugo « Auto-delta » ed il pilota Vic Elford, per il suo gesto altamente sportivo e altruista compiuto in occasione di una « 24 ore » di Le Mans.

I « premi sicurezza » messi in palio dal Lloyd Adriatico per il biennio 73-74, consistenti in artistici trofei accompagnati da una somma di denaro, verranno consegnati nel corso di una cerimonia che avrà luogo mercoledì 27 agosto. **Lino Ceccarelli**

La scala-licenze per tipo di competizione si fa strada

Piloti al merito



GLI ARGOMENTI di

Gianni Agnelli mi ha raccontato un giorno una storiella istruttiva che non dimenticherò. Mentre esponeva al professor Valletta delle idee d'avanguardia sugli sviluppi dell'industria automobilistica, questi gli aveva risposto: « **Gianni, tutto quello che dice è molto interessante, ma è troppo presto per dirlo** ».

Mi è già successo parecchie volte di parlare troppo presto, di non essere ascoltato, e di veder rifiorire un po' più tardi le mie idee sulla bocca altrui. Per esempio, quando suggerivo agli organizzatori di Le Mans di introdurre un limite di consumo nel loro regolamento, cosa che si sono decisi di fare quest'anno e sfortunatamente in modo inadeguato. E' previsto, infatti, che la vettura debba percorrere 20 giri fra due rifornimenti di benzina. Il che significa che la vettura che percorre solo 19 giri e 3/4 con il primo pieno, sarà eliminata prima che un'ora e mezza sia trascorsa. Nel sistema che preconizzavo si sarebbe fissato non una distanza, ma una durata, un'ora e mezza per esempio, e la vettura che avesse dovuto far rifornimento dopo un'ora e 25' si sarebbe fermata al box (dove si sarebbe potuto lavorare) aspettando che scoccasse l'ora regolamentare per procedere al rifornimento.

Non esito a pensare che ci sarebbe stata una grande « suspense », soprattutto alla fine della 24esima ora, in una corsa fra vetture più rapide, ma forzate a fermarsi qualche minuto prima di ogni rifornimento, e qualche minuto ancora prima della fine della 24esima ora, e altre meno rapide, ma non obbligate a fermarsi troppo presto.

Differenti gradi di licenze

Nello stesso ordine d'idee si manifesta oggi un interesse piuttosto generale per un sistema di gradi di licenze. I dirigenti della CSI ne parlavano liberamente durante la scorsa riunione annuale per celebrare il Campione del Mondo. Si può dunque temere che ci impongano fra breve un regolamento di questo genere. Se dico temere, è perché le idee della CSI sono generalmente irrealiste. Nel caso presente, si parlava di una scala di otto o dieci licenze, una per ogni forma di competizione.

Da parte sua, la stampa inglese specializzata suggerisce oggi di sostituire i « **Graded drivers** » (ai quali si proibisce di prendere parte a competizioni secondarie) con dei « **Qualified Drivers** »

che sarebbero i soli autorizzati ad allinearsi in F. 1 dopo aver dimostrato le loro capacità in altre formule. Ma « **Motoring News** » si contenterebbe per questa qualifica di un posto di sesto in F. 2 o di un posto di quarto in Formula 5000, cosa che in fin dei conti, non è poi molto.

Gli autori di questa proposta pensano che si eliminerebbe così il caso deplorevole del pilota inesperto che trova posto in F. 1 grazie ai suoi doni di uomo d'affari, mentre piloti di più grande valore rimangono a fra tappezzeria in mancanza di « sponsor ». Da parte mia, mi permetto di pensare che si potrebbe essere più radicali. Molti anni or sono ho cercato, fresco uscito dal motociclismo, di attirare l'attenzione dei dirigenti sportivi belgi sul sistema dei gradi di licenze praticato dal 1925 dalla federazione motociclistica belga.

Ecco come suggerirei di applicarla, oggi, alle competizioni internazionali su monoposto.

Juniores, seniores, esperti

Per cominciare dall'inizio, si lascerebbe alle formule di promozione, Formula Super-Ve, Formula Ford, Formula Renault, Formula Italia, ecc... il compito di qualificare i giovani elementi per una licenza internazionale. Questa, per esempio, sarebbe attribuita annualmente ai primi sei di ogni campionato del genere, il che costituirebbe un reclutamento sufficiente. I licenziati internazionali sarebbero ripartiti a loro volta in tre categorie: gli junior, i senior, e gli esperti, che sarebbero rispettivamente autorizzati a correre in Formula Junior (a metà strada fra la F. 3 e la F. 2), in Formula 5000 e in F. 1.

Seguiamo ora il nuovo ipotetico licenziato internazionale, appena uscito da una formula di promozione. Deve incominciare con una licenza « **Junior** ». Dopo una stagione, può prendere una licenza « **senior** ». Dopo tre stagioni, deve prenderla (per fare posto ai giovani).

Questa regola avrà tuttavia un'eccezione. In effetti, sarà qualificato per prendere una licenza « **esperto** », il pilota che avrà 3 vittorie, sia in Formula Junior, sia in Formula 5000, sia nelle due riunite.

E' esclusivamente fra questi piloti qualificati che una squadra di F. 1 potrebbe scegliere i suoi piloti. Supponiamo ora che sia scelto da una

squadra di F. 1, un pilota junior (debitamente qualificato, evidentemente): questi potrebbe prendere la licenza di esperto immediatamente, senza nemmeno aspettare la fine della stagione in corso. E ugualmente, sarebbe la medesima cosa per il licenziato senior (debitamente qualificato) che sarebbe scelto da una squadra di F. 1.

Per tutto il tempo che il pilota così scelto dovesse rimanere sotto contratto con una squadra di F. 1, conserverebbe la licenza esperto e non potrebbe correre né in Formula Junior né in Formula 5000. Tuttavia, il giorno in cui il detto contratto cessasse i suoi effetti, il pilota in questione diventerebbe obbligatoriamente licenziato senior (non ritornerebbe junior in nessun caso), ma conserverebbe evidentemente la sua qualificazione, in modo che il suo nome rimarrebbe nelle liste degli eventuali piloti di F. 1.

Ognuno al suo posto

Mi pare che questo sistema di grande semplicità (una volta che lo si è assimilato), metterebbe ciascuno al suo posto e preserverebbe i diritti legittimi delle speranze dei campioni e di quelli che corrono per loro piacere.

Si penserà, forse, che l'attuale sistema di libertà totale non è poi così cattivo! Non siamo più evidentemente, alla fine degli anni 40 quando era sufficiente, per correre in Formula, di averne voglia e i mezzi per comprare una vettura (ci sono almeno quattro piloti belgi, mi pare, che si sono allineati immediatamente nei Gran Premi dell'epoca, e uno di essi, Johnny Claes, è persino passato dritto dritto dal volante di una M.G. Midget a quello di una Talbot da Gran Premio). Ma rimane vero che abbiamo trovato talvolta alla partenza di un Gran Premio recente, l'uno o l'altro pilota insufficientemente preparato e che causava immancabilmente del pericolo. La qualcosa vuol dire che la G.P.D.A. potrebbe ben metterci il naso, e si sa che i suoi modi sono rudi e soggettivi...

E' per questo che penso volentieri che il sistema della Federazione Motociclistica del Belgio, nel succitato adattamento allo sport automobilistico, meriterebbe forse di essere attentamente esaminato.

Jacky Ickx

DUCKWORTH insiste

FORMULA 3 km./litro (che spasso!...)

LONDRA - In un recente numero della rivista « **Autocar** » Keith Duckworth ha ampliato i concetti sul consumo di carburante nei grandi premi, ai quali aveva già accennato qualche tempo fa parlando con noi ovviamente prima di avere esaminato a fondo tutto ciò che implicano.

Ora aggiunge l'argomento dei costi, quale giustificazione in più, as-

serendo che se con gli attuali regolamenti dovesse nascere una « corsa di potenza » i costi già alti per la manutenzione dei motori diventerebbero proibitivi per certe squadre, in un'epoca in cui i patrocinii stanno diventando meno generosi. Fra gli altri vantaggi che Duckworth pare includere sono: miglioramento dell'« immagine » delle competizioni agli occhi sia del pubblico che dei governi; sviluppo accelerato di vari tipi di motori ad alta efficienza; altre migliorie tecniche; motori che potrebbero funzionare a un minor numero di giri/min, miglioramento della sicurezza per la riduzione della quantità di carburante a bordo.

In certi casi i suoi concetti paiono quasi « **auto-lesivi** », soprattutto per quanto riguarda i costi perché seguendo le sue idee circa i motori liberi prima o poi il successo arriverebbe certamente alla squadra che può spendere di più nel lavoro di ricerca.

Duckworth ammette però che ci sarebbero alcuni problemi; la mi-

surazione del carburante alla linea di partenza; la difficoltà per i piloti nel limitare la velocità per equilibrare l'optimum appunto in fatto di velocità con il consumo di carburante; il fatto che cere attrezzature esistenti diventerebbero inutili (questo potrebbe accadere comunque); la possibilità che un leader nella corsa potesse restare senza carburante all'ultimo giro, e questo potrebbe sembrare assurdo, ma non bisogna dimenticare che è successo. Ricordate l'ultimo GP d'Inghilterra di Brabham?

Duckworth propone dunque una formula per il consumo di carburante che equivale grosso modo a una formula km. 3/litro. Il peso delle vetture sarebbe immutato, ma sarebbero permessi qualsiasi tipo di motore qualsiasi tipo di carburante (kerosene, diesel, benzina ecc); l'effettiva quantità di carburante consentita varierebbe leggermente a seconda delle sue doti calorifiche. I serbatoi verrebbero riempiti da verificatori, olio e acqua

potrebbero essere scaldati separatamente e aggiunti alle vetture prima del via, cosicché parte della razione di carburante non sarebbe consumata durante questa importante operazione.

Esponendo delle teorie Duckworth dice che un motore di tre litri che funzionasse a 8000 giri/min. erogherebbe 400 HP per 1083 ore, con litri 105 di carburante. In un normale grande premio, della durata di circa due ore, si potrebbero così usare 400 HP per il 65 per cento della corsa. Asserisce che, stando alle sue ricerche, attualmente il pieno gas è usato soltanto per il 60 per cento di una gara media (e Monza, dove la mettiamo?). In questo modo le più alte velocità sul giro verrebbero pareggiate entro due anni, dopo l'applicazione di queste regole.

Personalmente, non vediamo bene quale divertimento riusciremmo a trarre dalle gare previste da Duckworth...

Chi si contenta
e chi no del
GP. SUDAFRICA

domenicaSPRINT

Il ritiro di FITTIPALDI ha salvato l'interesse del Mondiale Piloti (e lascia speranze alla FERRARI)

T come traversie



In coincidenza con il Gran Premio del Sud Africa, Scheckter ha legato il suo nome a quello di un fabbricante di cerchi in lega leggera. Mai momento fu pubblicitarmente più opportunamente scelto dopo questo Kialamy!

Jody come Jackie

DALL'INVIATO

KYALAMI - Emerson Fittipaldi può essere considerato il protagonista principale del Gran Premio del Sud Africa, per il peso che le sue vicende hanno avuto sia nella gara in sé, sia nel futuro prossimo del campionato mondiale.

Fittipaldi ha influenzato (molto involontariamente) lo svolgimento delle prove, quando la rottura del suo motore ha danneggiato Lauda ed anche lui stesso, privandoli della possibilità di andare ai limiti loro possibili. Fittipaldi ha poi avuto una parte di primo piano nella corsa, con la sua azione di rimonta che è stata molto bella e valorosa. Fittipaldi infine, coi suoi guai e con la sua scomparsa dalla corsa, ha dato nuovo tono alla corsa per il titolo.

Protagonista è stato Jody Scheckter, ovviamente, per la sua vittoria meritatissima, ma pensiamo che questa nostra attenzione innanzi tutto a Fittipaldi non sia fuori posto. Infatti, anche se al brasiliano campione del mondo non farà certo piacere, c'è quasi da essere contenti che le cose siano andate così. Avesse potuto continuare la sua azione, e magari superare Pace e Depailler, se non addirittura Reutemann, Fittipaldi avrebbe conquistato altri punti ed ora - sarebbe staccatissimo in te-

sta alla classifica, il che dopo soltanto tre corse sarebbe stato un brutto affare per gli altri.

Invece le sue disgrazie, ai fini del campionato, risultano benefiche. Con questo vi diciamo cosa pensiamo di Fittipaldi, e di quello che ha fatto in questa gara. E' stato bravissimo come al solito. E merita la nostra ammirazione come quella di tutti.

In Sudafrica c'è stata la sorpresa di Scheckter vincitore, dato che alla vigilia nessuno si aspettava che le Tyrrell fossero tanto migliorate. La carica personale, gonfiata dal pubblico di casa, non basta a spiegare le prestazioni: la macchina è migliorata, pur se Scheckter ha dovuto contentarsi di un ripiego, avendo distrutto la vettura «buona» nella foga di inseguire un tempo eccezionale. Ciò significa che la prossima volta, le prossime volte, le Tyrrell saranno anche loro di nuovo alla baionetta, nelle battaglie per le prime posizioni. E dico le Tyrrell perché Depailler non è molto sotto ai limiti di Scheckter.

Una sorpresa davvero, che si è accompagnata ad una delusione per coloro che speravano troppo nel miracolo improvviso della resurrezione totale della Ferrari, ed allo stupore per chi (ed eravamo pressoché tutti) attendevano dalla Shadow la conferma delle prodezze sudamericane.

Le Tyrrell sono dunque tornate ad essere forti. Conservano certe caratteristiche un poco originali, come l'eccesso (secondo noi) del sottosterzo che costringe i piloti in acrobazia, ammenoché non siano loro a volerlo (sai mai...) Con le Tyrrell forti cresce il numero delle macchine che possono pretendere la vittoria, che non sono più le Brabham Martini e la Shadow soltanto. Insieme con le Tyrrell abbiamo visto la nuova March di Brambilla, ed è stata buona, abbiamo visto rifarsi un poco la Williams, abbiamo visto tornare in primo piano la Parnelli di Mario Andretti. Ed abbiamo visto le Ferrari... Tra poco arriveranno le nuove Lotus, e così si ricreerà una situazione di equilibrio tecnico che l'anno scorso ha esaltato il campionato.

Abbiamo visto le Ferrari, dicevamo. Ebbene, nonostante la «magraw», che è stata indubbiamente tale, non condividiamo le opinioni che abbiamo visto espresse da qualche parte. Alla Ferrari, qui in Sud Africa, hanno soprattutto sbagliato nell'indovinare. Se ricordate quello che abbiamo detto la settimana scorsa a proposito di «respirazione» dei motori, capirete quel che vogliamo dire.

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24

Marcello Sabbatini



G.P. Sud Africa

terza prova del campionato mondiale piloti 1975. Autodromo di Kyalami, Johannesburg, di 4.104 metri. 78 giri pari a 320.096. Spettatori 90.000, cielo semicoperto, temperatura elevata, 1 marzo 1975.

COSI' (IN 26) AL VIA ... E IN 17 ALL'ARRIVO

Carlos Pace (Brabham-Martini) 1'16"41	Carlos Reutemann (Brabham-Martini) 1'16"48
Jody Scheckter (Tyrrrell-Elf) 1'16"64	Niki Lauda (Ferrari T) 1'16"83
Patrick Depailler (Tyrrrell-Elf) 1'16"83	Mario Andretti (Parnelli) 1'16"89
Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'17"05	Ronnie Peterson (Lotus-JPS) 1'17"14
Clay Regazzoni (Ferrari T) 1'17"16	John Watson (Surtees-Matchbox) 1'17"17
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'17"22	James Hunt (Hesketh) 1'17"30
Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'17"32	Rolf Stommelen (Lola-Empress) 1'17"47
Arturo Merzario (Williams) 1'17"53	Jochen Mass (Texaco-Marlboro) 1'17"79
Ian Scheckter (Tyrrrell 007) 1'18"01	Mark Donohue (Penske) 1'18"28
Tom Pryce (UOP-Shadow) 1'18"36	Dave Charlton (McLaren M23) 1'18"51
Jacky Ickx (Lotus-JPS) 1'18"58	Eddie Keizan (Lotus 72) 1'19"01
Jacques Laffite (Williams) 1'19"15	Bob Evans (Stanley-BRM) 1'19"17
Guy Tunmer (Lotus 72) 1'19"52	Lella Lombardi (March-Elf) 1'19"68

1. Jody Scheckter (Tyrrrell-Elf 007), 78 giri in 1.43'16"9, media 185,897 kmh); 2. Reutemann (Brabham-Martini BT 44) 1.43'20"64; 3. Depailler (Tyrrrell-Elf 007) 1.43'33"82; 4. Pace (Brabham-Martini BT 44) 1.43'34"21; 5. Lauda (Ferrari 312 T) 1.43'45"54; 6. Mass (Texaco-Marlboro McLaren M23) 1.44'20"24; 7. Stommelen (Lola-Empress T 371/1) 1.44'29"81; 8. Donohue (Penske PC 1) a 1 giro; 9. Pryce (UOP-Shadow DN 5) a 1 giro; 10. Peterson (Lotus-JPS 72-76) a 1 giro; 11. Tunmer (Lotus 72 E) a 2 giri; 12. Ickx (Lotus-JPS 72-76) a 2 giri; 13. Keizan (Lotus 72 E) a 2 giri; 14. Charlton (McLaren M23) a 2 giri; 15. Evans (Stanley-BRM P 201) a 2 giri; 16. Regazzoni (Ferrari 312 T) a 7 giri; 17. Andretti (Parnelli) a 8 giri. Non classificato: Laffite (Williams) a 9 giri.

IMBATTUTI I PRIMATI

● sulla distanza: Scheckter (Tyrrrell-Elf 007), media 185,897. Primato imbattuto: Jackie Stewart (Tyrrrell 006), media 188 e 526 su 79 giri (1973).
● sul giro: Carlos Pace (Brabham-Martini), 111.º giro in 1'17"20, media 191,378. Primato imbattuto: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS 72D), in 1'17"00, media 191,626 (1973).

Nota: Laffite ha terminato la gara compiendo 69 giri, ma non è stato classificato. Regazzoni ed Andretti non hanno terminato la gara ma sono stati classificati per il numero di giri compiuti.

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

Kyalami è a quasi duemila metri di altezza. I motori più frazionati, a parità di cilindrata, soffrono più degli altri. Bocche piccole a respiro affannoso per i tanti giri, significano poca aria che finisce nei cilindri, e difficoltà di dosatura proporzionale del carburante. Bastano poche variazioni per alterare quelle che potrebbero sembrare condizioni ideali.

Alla fine della gara Niki Lauda, e non ai giornalisti ma ai suoi, ha detto che il motore era irrinconoscibile rispetto ai giorni di prova. Non è difficile crederlo, visto che è capitato anche ad altri. Quindi la Ferrari, che nelle prove (anche se non compiute totalmente) aveva fatto cose buone, è stata tagliata fuori da un errore che forse non è neppure tale del tutto. Una «maronata» direbbero in Emilia, che non può essere considerata debolezza congenita.

E' stato il motore, stavolta come molte altre volte, a far da freno alle macchine italiane su questa pista difficilissima. Soltanto due volte, nel 1964 quando vi vinse una gara non

di Merzario è migliorata, ed aveva anche un motore formidabile nella prima giornata. Quindi anche per Merzario il futuro è di prospettive buone. Lella Lombardi ha fatto il suo esordio nel modo migliore, ottenendo rispetto e diritto di cittadinanza nel mondo della F. 1. Quindi, anche se sono mancati i risultati, possiamo pensare a prospettive liete anche per i nostri piloti.

Abbiamo comunque visto cose eccellenti da parte di certi uomini. Ronnie Peterson come al solito. E' stato brillantissimo in prova, ed in gara aveva preso un avvio dei suoi, mescolandosi alla pattuglietta di testa. Una foratura gli ha fatto perdere contatto e anche ritmo, ed è peccato.

Bravissimo anche Hunt, che però ha compiuto ancora un errore, urtando qualcuno. E' che quindi non ha ancora «pulito» il suo stile, come si sperava. Bravissimo John Watson, pur se la Surtees non è ancora tornata ad essere molto buona (ma è migliorata). E infine bravissimo Mario Andretti. L'italo-americano ha guidato con la sua grinta migliore,



Secondo è arrivato Reutemann, ma il Gran Premio del Sud Africa 1975 è stato un successo globale delle Tyrrrell, e sul podio Jody e Patrick fanno bene a dividersi gli applausi. E' il primo GP di casa vinto da un sudafricano

I RITIRI QUANDO PERCHE'

Regazzoni	71. giro	comando acceleratore
Andretti	70. giro	rottura semiasse
Fittipaldi	65. giro	distributore d'accensione
Ian Scheckter	55. giro	uscita di strada
Hunt	53. giro	alimentazione
Jarier	37. giro	rottura valvola
Lombardi	23. giro	pompa di alimentazione
Merzario	22. giro	comando acceleratore
Watson	19. giro	frizione
Brambilla	16. giro	lubrificazione

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

- Jody Scheckter, Peterson, Pace, Reutemann, Depailler, Fittipaldi
- Lauda, Mass, Stommelen, Regazzoni, Andretti, Brambilla, Watson, Merzario, Hunt, Laffite
- Donohue, Pryce, Evans, Lombardi, Jarier, Charlton, Ickx
- Keizan, Tunmer, Ian Scheckter

LA CLASSIFICA MONDIALE

	Argentina	Brasile	Sud Africa	Totale
Emerson Fittipaldi	M.C.	9	6	15
Carlos Pace	B.R.	—	9	12
Carlos Reutemann	B.R.	4	—	10
Jody Scheckter	T.Y.	—	—	9
James Hunt	H.E.	6	1	7
Clay Regazzoni	F.M.	3	3	6
Patrick Depailler	P.Y.	2	—	4
Niki Lauda	L.	1	2	3
Jochen Mass	M.C.	—	4	1

La prossima prova del mondiale piloti sarà il G.P. di Spagna, in programma a Barcellona il 7 aprile.

titolata e l'anno scorso, la Ferrari è stata molto buona su questo circuito. Quindi almeno personalmente non considero l'incidente... di percorso di Kyalami come un difetto di base.

Quel che era importante vedere, delle nuove macchine, era la guidabilità, la tenuta di strada e la velocità in curva, che sono le doti che fanno il risultato, oltre a quelle dei piloti. Ebbene queste doti ci sembra di averle viste, perché le macchine in pista ci stavano molto bene. Pensiamo che fra poco, quando cominceranno le gare europee, i risultati verranno.

Eravamo venuti in Africa con molta curiosità. Siamo stati appagati per la Ferrari, per quanto riguarda il telaio, la macchina. Non lo siamo per le Shadow. Stavolta le macchine nere sono state mediocri. Dice il loro tecnico che esse sono forti in curva e mancano di velocità in rettilineo. E' una spiegazione che non convince, perché di curve ce ne sono anche a Kyalami. Anche loro hanno sbagliato coi motori, ma forse sono i progressi altrui a mettere in crisi una superiorità che in Brasile era netta. Ed anche questo lo avevamo accennato la settimana scorsa.

E' andata benissimo alle Tyrrrell, meno ad altri, però per quanto riguarda noi italiani abbiamo avuto modo di vedere cose buone, pur senza risultati.

La macchina di Brambilla è buonissima, e migliorerà. La macchina

e poiché la macchina adesso lo può assecondare, avendo superata la fase di adattamento alle gomme Goodyear, eccolo di nuovo nelle prime file. Non ha potuto finire, ma c'era anche lui, e ci sarà ancor meglio la prossima volta.

I migliori sono stati quelli dei primi posti in classifica. Scheckter che ha attaccato sempre come se andasse all'assalto di una trincea, Reutemann che non ha voluto seguirlo su questa strada ma che, pur guidando saggiamente, ha tenuto il suo passo; Pace scatenatosi furibondo nei primi giri, e che nel finale ci ha dato la emozione di un riconciliamento con Depailler che è stato appassionante. E Depailler, ovviamente, che ha saputo finire in bellezza una gara stupenda che poteva essere sconcertante, perché aveva freni bizzosi ed ha una gomma che stava per andarsene.

Lauda e Regazzoni hanno dovuto far la corsa in tandem, ma senza speranze. Il loro dovere lo hanno compiuto, e non si può rimproverare loro nulla. Per Regazzoni, oltre alla nomenzatura derivante dal motore, c'è stata anche la rottura dell'acceleratore, a completare la giornata storta.

Il morale, però, è rimasto buono. Il T delle 312, in questa gara, ha significato «traversie». Auguriamoci che possa presto significare «trionfo».

Franco Linf

Dal «VIA» rubato di LAUDA ai consigli di STEWART

SPECIALE AUTOSPRINT

JOHANNESBURG - Alle 13,40, sotto un sole degno del nostro più feroce ferragosto, i quasi centomila spettatori che affollano il circuito di Kyalami per assistere al terzo appuntamento mondiale della stagione, esplodono in un lungo boato. L'ido-lo locale Jody Scheckter con la Tyrrell è il primo a fare i due giri di pista per portarsi sulla linea di partenza.

Il sud africano aveva distrutto la sua macchina venerdì (come leggerete in altra parte) e nelle prove libere del mattino prima della gara aveva rotto il motore all'uscita della «S».

Montato un nuovo motore, Jody è il primo ad aprire le ostilità, avendo dalla sua tutto il pubblico. Nei giri di ricognizione ci sono tutti, da Merzario che aveva anche lui rotto in mattinata un '75 nuovo nuovo, e lo aveva cambiato con uno della serie 18...72, e W. Fittipaldi con la Copersucar, (Wilson escluso dalla gara nonostante che tutti i partecipanti avessero firmato per averlo in pista, farà il primo giro con gli altri. Nell'eventualità che qualcuno non parta sarà lui a prendere il suo posto. La speranza del fratello del campione del mondo andrà però delusa, e si dovrà fermare al termine del primo giro.

La bandiera nazionale sud africana si abbassa con cronometrica precisione alle ore 14 esatte, immediatamente l'urlo di 26 motori, che scaricano sull'asfalto oltre 13.000 cavalli, copre tutto. E' una partenza caotica, Reutemann parte male al contrario di Pace, tutti e due in prima fila con la Brabham-Martini, Lauda «ruba» la bandiera a mr. Tucker e quando questi l'abbassa egli è già a fianco di Reutemann sulla destra fra il guard-rail e la vettura dell'argentino.

Eccezionale la partenza di Peterson (a proposito, sembra che la Ferrari sia ritornata alla carica per avere lo svedese!) che alla prima curva è in terza posizione.

Una foto Polaroid fatta dagli organizzatori che scambiano Lauda per Regazzoni e penalizzano quest'ultimo di un minuto per anticipata partenza viene contestata allo svizzero, e la vorrebbero dare all'austriaco. Montezemolo contesta anche questa decisione, dicendo che ormai è passato troppo tempo e la squadra non ha avuto la possibilità di segnalare tempestivamente il provvedimento al pilota. Così non se ne fa nulla e tutto rientra.

Giancarlo Cevenini



La partenza. In prima fila scattano Reutemann e Pace (meglio il brasiliano dell'argentino), ma quello più svelto è Lauda che dalla seconda fila si affianca quasi a Reutemann. Gli organizzatori lo volevano penalizzare per questo



Qualche centinaio di metri dopo il via, la situazione si è chiarita. Si nota come la miglior partenza l'abbiano fatta Pace e Scheckter, che vediamo (sotto) quasi con Reutemann. Depailler è risalito all'altezza di Lauda



CONTINUAZIONE DA PAG. 25

Al termine del primo giro le posizioni sono le seguenti: Pace, Scheckter, Peterson, Reutemann, Depailler, quindi Regazzoni che è partito molto bene, poi Fittipaldi, Lauda che ha perso posizioni nonostante l'anticipata partenza, Brambilla, Hunt e Andretti. Scheckter alle spalle di Pace fa infuocare i presenti, che esplodono letteralmente quando al terzo giro il sudafricano prende il comando della corsa che non abbandonerà più.

Al quarto giro si ferma la Lombardi con la pompa della benzina che surriscalda; Merzario è nel gruppo che segue i primi in buona posizione e attacca gli avversari che ha davanti. Fittipaldi dal canto suo attacca Peterson e lo passa al settimo giro. Lo svedese guida in un modo entusiasmante ma non è ben assecondato dalla rinnovata Lotus 72 S. Le due Ferrari che erano partite dall'Italia con tante speranze stanno andando opacamente in mezzo al gruppo e chiaramente non sono competitive con le scatenate Tyrrell e

simo giro quando è in decima posizione per la rottura del motore.

A metà corsa le posizioni sono le seguenti: in testa Scheckter che ha 3" di vantaggio su Reutemann che non sembra in grado di prendere la «lepre» Scheckter, tanto la Tyrrell è più veloce in rettilineo e più stabile in curva! Depailler, terzo, conferma le buone qualità della macchina, anche grazie ai preziosi consigli di un certo... Stewart arrivato a Kyalami il giorno prima della gara.

Quarto è Pace che accusa noie all'impianto frenante. Deve «pompare» ad ogni frenata per rallentare, quinto è l'uomo che è accusato di essere campione del mondo senza aver mai fatto un sorpasso, Fittipaldi, che partito in sesta fila (vale a dire con undici macchine davanti) sta attaccato ai primi. Sesto è Regazzoni staccato da questo gruppetto.

Al 39. giro il motore di Fitti... rata e il brasiliano entrerà da quel momento una infinità di volte ai box per cercare la causa del guasto e compiere solo 65 dei 78 giri in programma.

SCHECKTER «Non ho più paura di nessuno!»

Le FERRARI? Booh!.. (dicono i primi)

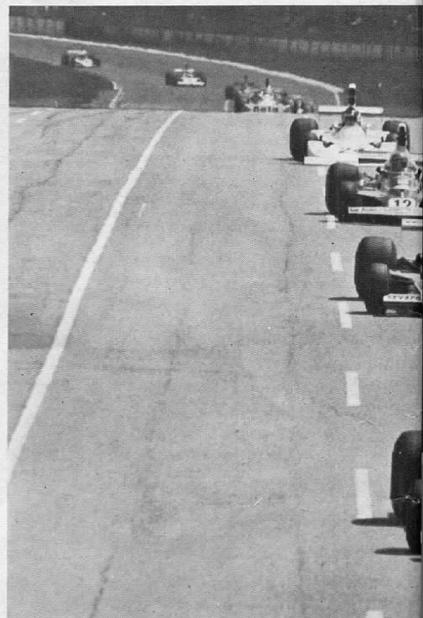
KYALAMI - E' una folla impazzita quella che attraversa (pericolosamente) la pista quando la bandiera a scacchi si abbassa davanti a Jody SCHECKTER e alla sua Tyrrell.

Sul podio assieme alla moglie Pam, Jody ci dice: «E' una soddisfazione più grande di quella del mio primo GP vinto. Vincere in casa, in mezzo ai miei tifosi è il massimo che potessi sperare. Devo ringraziare Tyrrell che mi ha dato una macchina perfetta dopo le traversie di questi giorni. Ora credo siamo a punto, e onestamente devo ammettere che non mi fa paura nessuno».

Anche FITTIPALDI stranamente è contento e ci dice: «Oggi è andata male però ho visto che la mia McLaren è competitiva, questo mi basta. Oggi ho avuto un filo del distributore che si è guastato



Primo giro a Kyalami. Pace è in testa, ma alla sua ruota c'è Scheckter. Terzo è Peterson, che ha affianco Reutemann. A destra, sempre al primo passaggio ecco Regazzoni, Fittipaldi, Lauda, Hunt



la coppia delle Brabham-Martini.

Undicesimo giro: si ferma Peterson con una gomma sgonfia. Le posizioni al giro seguente sono: Scheckter che ha quasi tre secondi di vantaggio su Pace, poi Reutemann, Depailler, Regazzoni, che ha guadagnato la quinta posizione nonostante sia partito in quinta fila, poi Fittipaldi, Lauda, Mass, Andretti e Watson.

Siamo alla «S» dietro ai box e vediamo i piloti impegnati nella discesa, dopo una curva a destra e una subito a sinistra molto impegnativa. Scheckter guida sempre in appoggio in controsterzo in un modo esaltante che fa gridare i suoi tifosi. Un po' meno spettacolari le Brabham, mentre le due Ferrari sembrano visivamente inferiori alle più dirette rivali. Entusiasmante anche il duello fra i due italiani in gara Merzario e Brambilla mentre la Lombardi si è definitivamente fermata al quindicesimo passaggio.

Nel giro dopo la lotta fra Arturo e Vittorio termina perché al monzese si rompe il supporto del radiatore dell'olio che fa staccare il tubicino e inonda la pista del vischioso liquido. La cavalcata del sempre generoso Merzario termina al ventunesimo

Con l'arresto di Fittipaldi, le due Ferrari guadagnano una posizione e sono quinta e sesta. La prestazione opaca nei confronti di quelli che stanno davanti fa esclamare all'avv. Montezemolo: «Stiamo facendo una figuraccia...» e ha pienamente ragione viste le ambizioni non troppo nascoste, che i due piloti avevano prima di questa trasferta sud africana, che è terminata in modo certo poco onorevole.

Le posizioni non cambiano fino alla fine. Ad un certo momento Reutemann si avvicina a meno di un secondo da Scheckter ma questi accelera e ristabilisce le distanze. A otto giri dalla fine Andretti, autore di una gara eccezionalmente bella e combattuta, rompe un semiasse alla curva «Barbeque» e si deve ritirare. Una prestazione altamente positiva questa del triestino a dimostrazione che la F.1 americana sta raggiungendo livelli competitivi. Il giro dopo è la doccia fredda per la Ferrari ormai rassegnata alla «brutta figura»; non passa Regazzoni, che rimane fermo lungo il percorso con l'acceleratore rotto, un guasto che si era verificato in prova anche a Lauda.

IL FILM della corsa

Partenza ore 14 (sudafricane) esatte.

14,02 W. FITTIPALDI entra ai box e non prende la partenza.

14,10 LOMBARDI ai box, la pompa della benzina non funziona bene.

14,10 HUNT ai box cambia il musetto e lo spoiler e perde 4 minuti.

14,11 Ian SCHECKTER fa un testa e coda al Club House e continua.

14,19 PETERSON entra ai box per cambiare la ruota anteriore sinistra.

14,25 LAFFITE entra ai box con noie all'alimentazione perde 5 minuti.

14,26 BRAMBILLA al box si ritira per il tubo dell'olio rotto.

14,30 WATSON entra ai box per problemi con la frizione.

14,32 WATSON ai box per frizione che slitta perde 9 minuti.

14,34 MERZARIO ai box si ritira per la rottura dell'acceleratore.

14,39 CHARLTON ai box cambia musetto e riparte dopo un minuto.

14,42 WATSON entra ai box e si ritira.

14,44 LOMBARDI ai box e si ritira per noie alla pompa della benzina.

14,54 JARIER rompe il tubo di scarico e si ritira.

14,56 FITTIPALDI due minuti ai box controllo fili candele.

15,03 FITTIPALDI ai box cambiano le candele.

15,16 Ian SCHECKTER esce di pista alla Crowtorne.

15,21 FITTIPALDI ai box cambiano il distributore.

15,26 FITTIPALDI ai box per tre minuti controllano iniezione.

15,32 LAFFITE ai box cambiano pneumatico anteriore destro e batteria.

15,34 FITTIPALDI altri due minuti ai box per controllo distributore.

15,37 ANDRETTI rompe semiasse alla Barbeque e si ritira.

15,38 REGAZZONI rompe acceleratore alla «esse» e si ritira.

quando stavo per andare a pigliare Patrick altrimenti ce l'avrei fatta. E' stato difficile passare la Ferrari di Clay che è velocissima in rettilineo, ma la mia macchina è supercompetitiva. Viste da dietro le Ferrari sembrano poco stabili... Certo saranno i prossimi GP ad essere rivelatori, a cominciare dal Montjuich ».

REUTEMANN secondo dietro allo scatenato Scheckter: « La Tyrrell era troppo veloce per la Brabham, che è a dire il vero andata benissimo; solo che non ce la facevo a stare alla sua ruota. Ho perso alcuni secondi nel finale non perché ho rallentato, ma perché sono stato attardato in alcuni sorpassi molto difficili. Delle Ferrari non so, non le ho mai viste ».

Incontriamo PACE nel recinto dietro i box e ci dice: « Non ce l'ho fatta a tenere il passo di Scheckter perché quando è cambiata la pista, la mia macchina è diventata inguidabile. Oltre a ciò avevo grossi problemi ai freni e dovevo "pompare" come a Monza l'altr'anno. Il motore poi ha perso 300 giri rispetto alle prove e ho faticato molto a giungere al quarto posto. Le Ferrari? Non so dare un giudizio perché non le ho viste ».

LAUDA, lo incontriamo mentre rientra ai box. « Il motore non andava — ci dice — quello di Regazzoni andava molto più forte del mio, se avessi avuto il motore delle prove avrei potuto fare meglio. La vettura è però O.K. ».

Da Lauda a Regazzoni, il ticinese è amareggiato per il ritiro, causato ci dice dalla rottura dell'acceleratore, precisamente lo stesso « piattellino » che si è rotto anche a Lauda in prova. Regazzoni sembra avesse un motore che rendeva circa 400 giri in meno del normale.

Ritmo lento per l'olio di BRAMBILLA

KYALAMI - Ad impedire che in gara fossero migliorati i primati sul giro, come sarebbe stato possibile anche per l'andamento della corsa, è avvenuto stavolta un fatto curioso, rappresentato dalla rottura di un corto tubo flessibile sulla macchina di Vittorio Brambilla. La nuova March, che ha i radiatori dell'olio posti a lato del supporto dell'alettone, comporta un tubo di collegamento dei due raffreddatori, posto a cavallo del supporto alettone, orizzontalmente.

I migliori tempi sul giro in gara

E. FITTIPALDI	1'18"57	64.
MASS	1'18"67	3.
J. SCHECKTER	1'18"51	8.
DEPAILLER	1'18"78	8.
PETERSON	1'18"76	2.
ICKX	1'17"76	3.
REUTEMANN	1'18"73	7.
PACE	1'17"20	11.
BRAMBILLA	1'19"88	11.
LOMBARDI	1'22"22	2.
REGAZZONI	1'18"48	71.
LAUDA	1'18"92	67.
EVANS	1'19"28	3.
PRYCE	1'19"79	63.
JARIER	1'18"73	2.
WATSON	1'18"50	2.
MERZARIO	1'19"51	6.
LAFFITE	1'18"10	3.
STOMMELEN	1'19"32	74.
HUNT	1'19"08	51.
ANDRETTI	1'19"35	5.
DONOHUE	1'18"04	5.
CHARLTON	1'18"32	2.
I. SCHECKTER	1'19"24	9.
KEIZAN	1'20"73	48.
TUNMER	1'20"09	50.



Al terzo giro, Scheckter passa di forza a condurre e non sarà più ripreso. Ecco il giovane sudafricano nella zona delle « esse » seguito dalle due Brabham-Martini di Pace e Reutemann e da Depailler

ANDRETTI: ha un diavolo per capello il triestino per il suo ritiro causato ci dice dalla rottura di un semiasse. « Sono comunque soddisfatto del comportamento della macchina — dice Mario — che migliora di giorno in giorno, o per meglio dire di gara in gara ».

BRAMBILLA, dopo aver parlato al telefono con i tifosi di AUTO-SPRINT collegati con noi da Kyalami al Real Fini di Modena, ci confida che senza quella banale rottura del supporto che sostiene i radiatori dell'olio e quindi l'avaria al tubicino che ha fatto uscire il liquido, avrebbe senz'altro ben figurato, visto che la macchina andava molto bene. « Ancora qualche piccola prova — ci dice Vittorio — e credo che questa March diventerà molto competitiva ».

LELLA LOMBARDI, al suo primo vero appuntamento con la F.1, non è stata fortunata ci dice: « Già dai primi giri un imperfetto funzionamento della pompa della benzina faceva bollire la stessa, mi sono fermata poi ho ripreso ma non c'è stato nulla da fare. Dal prossimo GP e già dalla corsa dei Campioni avrò la March nuova che aveva oggi Brambilla e spero di fare molto meglio ».

Incredibile, ma' vero! MERZARIO sentiamo che cosa ci dice: « Un'altra volta l'acceleratore!!! sembra impossibile ma è così già nelle due giornate di prove avevo avuto per quattro o cinque volte problemi a questo organo, ma ora si passa il segno!!! La macchina d'accordo con Frank non la tocchiamo visto che è un pezzo che ci dà la Cosworth, la portiamo direttamente là a vedere se riescono a spiegarci questo fatto ».

Questo tubo, sfregando contro il metallo del supporto, si è rotto, e l'olio ha iniziato a uscire, progressivamente, fino a che la macchina non ha dovuto fermarsi avendo corso il rischio di rompere il motore. Il « fattaccio » è avvenuto pochi giri dopo la partenza, crediamo verso il nono-decimo giro, e da quel momento la pista è stata ovviamente resa molto scivolosa.

Ciò spiega il curioso fenomeno, che riscontrerete leggendo la tabellina dei giri più veloci di ognuno dei 26 concorrenti, di quasi tutti che sono andati molto più svelti nei primi giri, con le macchine piene di carburante. Di solito accade il contrario.

Noterete comunque che per qualcuno i giri veloci sono stati ottenuti molto più tardi. E' il caso di Fittipaldi, che non ha mai avuto la macchina in condizioni ideali, fino a che i meccanici non hanno individuato la ragione delle perdite di colpi, dovuta a difettosità del distributore di accensione. Quando finalmente il motore ha marciato come si deve il brasiliano ha ottenuto il suo miglior risultato

sul giro, che è però modesto rispetto a quello degli altri.

E' stato però più veloce di quelli di Depailler e Reutemann e molto vicino a quello di Scheckter, nonostante le condizioni. Il che significa che Fittipaldi era in forma.

Poi ci sono le due Ferrari ad aver ottenuto il loro miglior giro molto tardi. Ma per loro il ragionamento deve essere diverso. Infatti dopo la metà gara il cielo si è rannuvolato, e la temperatura dell'aria è scesa, alimentando così i motori un poco meglio. Probabilmente era quella la temperatura migliore perché i motori Ferrari andassero bene, con le regolazioni scritte. Purtroppo per loro all'inizio della corsa c'era molto più caldo.

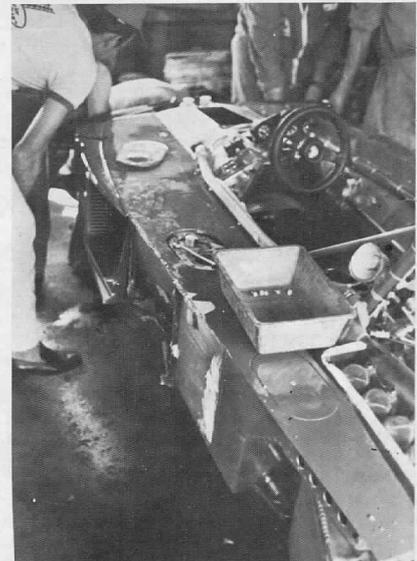
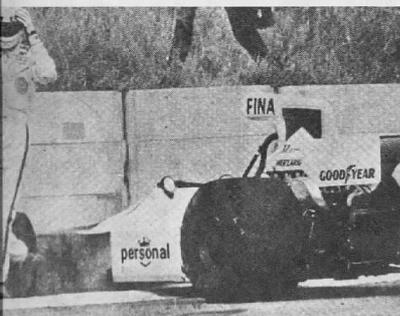
Dei migliori, poi, c'è Hunt a far rilevare lo stesso fenomeno. Però Hunt ha avuto la scusante iniziale del tappanamento che lo ha costretto a fermarsi a cambiare il musetto, e dopo è stato troppo spesso « intruppato » per poter recuperare (se poi ne aveva ancora la voglia).

«Se ci fossero stati ancora dei guardrails avremmo piantato qualche amico» ha detto HULME

Grazie, reti!



Nella piantina, i numeri in circoletto indicano le marce inserite (o tolte, a seconda della frecetta) in quel punto del circuito. Gli asterischi indicano invece approssimativamente le frenate



Sopra, Merzario ha urtato il giovedì. Poi, in prove libere, romperà il suo nuovo DFV '75-206. A destra, immagini dell'incidente alla March di Brambilla, che potrà essere riparata alla meglio



KYALAMI - Festival delle uscite di strada durante le due giornate di prove in vista del terzo appuntamento mondiale della stagione, il G.P. del Sud Africa a Kyalami.

Il «la» al festival lo aveva dato REUTEMANN la settimana prima delle prove uscendo alla curva «Crowthorne» danneggiando la macchina e rimanendo illeso. Il pilota sudamericano era arrivato in pieno alla fine del rettilineo, ad una velocità di circa 280 kmh. Una incertezza o un bloccaggio delle ruote non si è capito bene. Fatto sta che ha tirato diritto finendo nelle accoglienti reti di protezione, che gli hanno evitato danni ben maggiori.

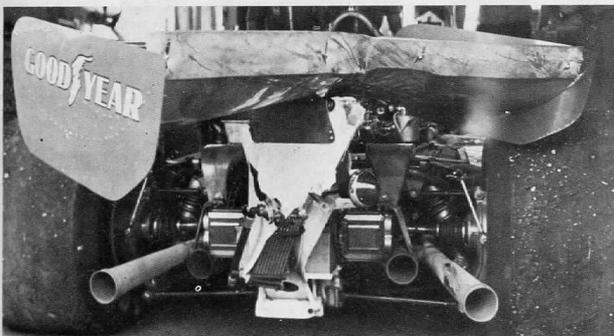
Perfettamente rimessa a posto la Martini Brabham di Reutemann si è poi presentata in piena forma alle prove di mercoledì e giovedì, tanto da partire in prima fila.

Cominciano le prove ufficiali alle ore 14 di mercoledì, c'è grande animazione attorno alla Ferrari T nuova nuova che fa bella mostra di sé sotto un sole cocente e con una temperatura di 28 gradi.





Sulla pianta del circuito di Kyalami sono indicati i punti nei quali sono avvenuti gli innumerevoli incidenti durante le prove. Sopra, come si è ridotta la Lola-Embassy di Hill il mercoledì. Sotto: la Tyrrell di Scheckter avviluppata alle reti del Barbeque Bend. La vettura sarà giudicata irrimediabile dopo l'esame accurato fatto al box. Jody correrà col muletto



Al box Ferrari si inizia subito (a sinistra) lo smontaggio della «T» di Lauda dopo il suo urto di giovedì, che ha interessato anche la parte dietro

Appena il tempo di riprendere e si interrompono le prove un'altra volta. Questa volta tocca a Brambilla che battezza la sua March-Beta nuova all'uscita della «esse». Sta ritornando piano ai box per fermarsi il monzese, quando all'uscita della curva a 90 gradi frena e si blocca la pinza del freno posteriore destro, va in testa-coda e la macchina sbatte di brutto.

Inizia male giovedì, seconda giornata di prove. Dopo che LAUDA ha appena fatto 8 giri della pista, per rodare gomme e pastiglie dei freni, lascia passare Fittipaldi che lo seguiva da due giri d'approdo. Dirà poi l'austriaco che lo ha fatto per osservare le traiettorie del campione del mondo. Ma a questo punto si ha la sfortuna più incredibile: alla curva Sunset, che si prende in terza a circa 200 kmh, esplose il motore di Fittipaldi. L'olio (Texaco, ci tiene scherzosamente Fittipaldi a sottolinearlo) imbratta la pista e le ruote anteriori della Ferrari di Niki che gli è appena dietro. Un guizzo e il rosso «cavallino» è fuori pista, sfiora un palo ne abbatte con l'altone altri due, poi un terzo rovinerà la fian-

cata sinistra e un pezzo di legno, rimasto infisso nel terreno, taglierà (anche se fortunatamente in modo non irreparabile) la Ferrari T sotto la monoscocca.

L'olio sulla pista viene assorbito naturalmente in una decina di minuti, ma appena tutto è regolare ci pensa Evans che con la BRM compie tre giri inaffianando un'altra volta d'olio la pista. Le prove vengono sospese ancora; si va a singhiozzo fino alle 15,27, quando c'è l'intervallo fra la prima e la seconda sessione.

Il cielo si copre di nuvole dopo un caldo soffocante. Lauda gira con la B3, e dopo 34 minuti SCHECKTER esce alla curva Barbeque a 250 kmh, la stessa dove morì Revson. Abbatte alcune centinaia di metri di reti e paletti, distrugge la macchina ma è incolume. Hulme che è presente dice: «Se ci fossero stati guard-rail come al tempo di Revson, oggi saremmo qui a piangere un amico...». Nei tre giri che i piloti fanno prima che le prove vengano per l'ennesima volta sospese, anche MERZARIO vuole entrare in questa cronaca. Infatti all'uscita della

Per il troppo lavoro di «ricostruzione» hanno impedito le prove di venerdì

I meccanici si ribellano

JOHANNESBURG - «... Non vogliamo le prove domani, venerdì, abbiamo diritto anche noi di riposare e lavorare in pace...». Mancavano solo i cartelli come in ogni buona manifestazione contestativa che si rispetti eppoi si era in piena regola, al circuito di Kyalami dopo la chiusura delle prove giovedì sera.

Che cosa era successo? Semplicemente che degli organizzatori sprovveduti, ad ogni minimo sbandamento di una macchina in pista (o come ha detto chiaramente l'ing. Forghieri «ad ogni piccola necessità corporale» di qualche addetto al «circolo della F. 1.» interrompevano le prove per farle riprendere dopo qualche decina di minuti. La seconda e più importante giornata era stata un susseguirsi di interruzioni, fino all'uscita di Tunmer quando le prove erano state definitivamente chiuse.

A questo punto molti teams (la Martini-Brabham non ovviamente) si sono lamentati con il direttore di corsa.

Il sig. Francis Tucker direttore di corsa ha chiamato a sé piloti e dirigenti chiedendo se volevano visto «l'andazzo» delle cose fare delle prove di qualificazione valide il venerdì.

Tanti no, molti sì, non si è capito nulla e tutto era ancora da decidere definitivamente quando la riunione si è sciolta. I meccanici saputo della cosa sono giustamente insorti, in testa quelli della Lola sono andati a chiamare i loro colleghi delle altre squadre (per la Ferrari è andato Cuoghi) e si sono recati dal direttore di gara contestando l'eventuale possibilità di prove di qualificazione al venerdì.

Così anche i meccanici, questi sconosciuti ma insostituibili uomini del circo F. 1, hanno potuto lavorare in santa pace al venerdì per preparare le macchine dei loro piloti che si sono poi cimentati il giorno del G.P., mangiando agli orari normali, e per i più fortunati che non avevano molto lavoro addirittura due ore di tempo per andare a visitare il «Lion Park» o l'allevamento di serpenti (con il famoso «settepassi») che sorgono a poca distanza dal circuito di Kyalami.

ANDRETTI 35

KYALAMI - Mario Andretti ha compiuto i 35 anni il 28 febbraio, vigilia della gara sudafricana. Un compleanno in piena distensione, trascorso per la maggior parte al bordo della piscina del Kyalami Ranch, l'albergo dei piloti in Sud Africa e che è a poche centinaia di metri dalla pista. Venerdì 28 febbraio infatti non c'era nessuna attività per gli uomini della F. 1.

curva Leeukop, che immette nel rettilineo davanti alle tribune, trova olio e va... per prati, solo che il prato ad un certo momento finisce in un terrapieno, Arturo lo assaggia appena un po', quel tanto che gli serve per rompere il radiatore, eppoi se ne ritorna ai box a piedi. La macchina ha subito lievi danni.

A questo punto con le prove interrotte Fittipaldi va a reclamare con gli organizzatori, così come Scheckter era andato a reclamare prima quando avevano interrotto per recuperare la macchina di Emerson.

Dopo essersi resi pan per focaccia, i due piloti si accingono a ripartire per queste singhiozzanti prove che hanno esasperato un po' tutti i team. Si riprende alle 17,31 e tre minuti dopo si sospende un'altra volta. Il sudafricano Tunmer, geloso forse del più blasonato connazionale Scheckter, ha voluto imitarlo ed è uscito anche lui alla Barbeque, danneggiando la macchina ma rimanendo illeso.

cev.



SPECIALE AUTOSPRINT

KYLAMI - La dura legge del circuito di Kyalami non è stata dura solo per la Ferrari ma anche per gli altri tre piloti, Arturo Merzario, Vittorio Brambilla e Lella Lombardi che in Sudafrica erano venuti per difendere i nostri colori. Dopo le prove sembrava dovesse andare tutto per il meglio con Brambilla qualificato in quarta fila, Merzario poco dietro lui e la Lombardi ammessa alla corsa anche se nell'ultima posizione valida.

Brambilla prontamente rimossi nel morale dall'inspiegabile incidente delle prove, aveva il suo strepitoso tempo in prova messo di buon umore il duo March, Mosley e Herd, che gongolando confessavano di aver visto giusto nell'affidare al monzese il battesimo della loro ultima creatura cioè la «751». Certo a qualcuno non era andato giù che Vittorio, senza clamori, avesse portato la sua monoposto nuova nuova con pochi chilometri di collaudo alle spalle addirittura a livello delle super-seguite Ferrari «T», tanto è vero che proprio dai boxes ferraristi era stata fatta filtrare la voce che il tempo fosse stato fatto utilizzando gomme di F. 2, quasi esistesse una proibizione al riguardo.

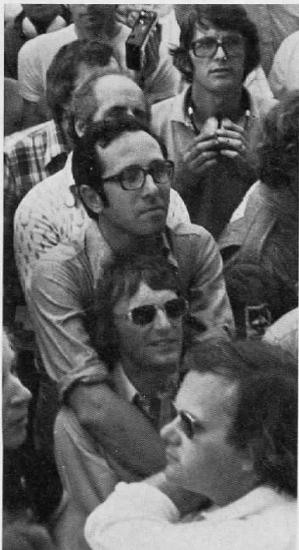
Tutta colpa dei radiatori

Fortunatamente Vittorio, che problemi ben difficilmente al di fuori della corsa se ne crea, ammetteva senza patemi che l'utilizzazione in prova di pneumatici della F. 2 aveva dato ottimi risultati sulla sua March, e che se avesse potuto avrebbe usato coperture di queste dimensioni anche in corsa, dato che l'unico fattore che si opponeva a questa soluzione era quello di vedere se le gomme a profilo molto più basso di quelle di F. 1 avrebbero resistito al peso ed alle temperature della «751» lanciata a pieno carico sulle curve di Kyalami.

Il problema affiorato durante la corsa ai radiatori della monoposto di Bicester ha impedito purtroppo a Brambilla di ottenere quel risultato positivo che era certamente nelle sue possibilità; tuttavia da Kyalami Vittorio rientra con una sicurezza e cioè che fra non molto con questa nuova March bisognerà cominciare a tenerlo d'occhio nelle zone alte della classifica. Un risultato che si proponeva anche Arturo

Merzario a partire proprio da questo G.P. del Sudafrica, dato che per la prima volta a Kyalami il comasco avrebbe potuto disporre per la corsa di un propulsore nuovo della Cosworth, serie «75».

Purtroppo il sogno di Frank Williams di poter finalmente offrire al suo pilota la chance di avere un motore eguale a quello degli altri è naufragata subito durante le prove libere del mattino di sabato. Invano dopo la impreveduta rottura, mentre i meccanici montavano il motore serie «70» che già Arturo aveva utilizzato in Argentina e in Brasile, Frank cercava di consolare



Ma valeva la pena che Forghieri fraternizzasse tanto con Ecclestone, dopo che il «piccolo» aveva suggerito alla Ferrari di «prendere in squadra quella signorina Lombardi, che stava andando così benino»?

Merzario ricordandogli che anche Fittipaldi aveva un motore vecchio, cioè una serie «72». Merzario rimuginava sulla rottura del comando dell'acceleratore che lo aveva fermato in entrambe le prove sudamericane e che si era manifestata anche durante la prima giornata di prove a Kyalami, e quindi

L'amaro tricolore Dai boxes ferraristi un «siluro» a VITTORIO

Era da un bel po' che non c'erano tre italiani al via di un Gran Premio. Peccato all'arrivo non ve ne fosse nemmeno uno. A destra, Brambilla si ritira in corsa senza più olio

anche se partito con il morale alto sapeva di essere handicappato.

Infatti regolarmente le previsioni scherzose di Arturo («Quasi quasi parto con il filo dell'acceleratore avvolto attorno alla tuta perché mi sa tanto che potrei averne bisogno durante la corsa») si sono purtroppo avverate, e Williams con il morale a terra ripeteva a tutti: «Ho dato ordine che la macchina venga caricata sul cargo per Londra così come è, e non appena arriva la mando alla Cosworth, perché questo particolare che si rompe in continuazione è un pezzo prodotto dalla Cosworth e dato che noi non riusciamo a venire fuori voglio vedere cosa mi dicono loro».

Solo merito e non folklore

Infine la Lombardi. Molti, e le interviste di alcuni colleghi maschi, confermano che la presenza dell'alexandrina nel circo della F. 1 sia solo un fatto pubblicitario o folkloristico, perciò la Lombardi nel suo intimo è venuta a Kyalami con il duplice scopo di smentire queste chiacchiere e di qualificarsi. Dopo le prove nell'ambiente del «circus» sono diventati però tutti d'accordo: la Lombardi non sfigura al fianco dei suoi colleghi di sesso maschile. Infatti, considerata la vettura dello scorso anno che la March era stata costretta a mettere a disposizione della Lombardi (dalla Spagna disporrà di quella nuova che in Sud Africa aveva Brambilla) e la ovviamente scarsa esperienza di corse di F. 1 di Lella, la sua qualificazione — anche se nell'ultimo posto disponibile dello schieramento — è un fatto importante che testimonia la buona stoffa di base.

Non dimentichiamo infatti che la pista sudafricana non è certo di quelle più facili per favorire un debutto. Purtroppo le noie all'impianto di alimentazione già al secondo giro hanno privato anzitempo la Lombardi della soddisfazione di portare a termine il suo primo Gran Prix che, viste come erano andate le cose, avrebbe potuto anche finire in posizione più che onorevole. Nonostante la sfortuna però si può essere soddisfatti. Questa donna, che finora a suscitato curiosità, fra non molto potrà essere intervistata ai boxes non solo per la curiosità che la sua presenza in un mondo tutto maschile suscita, ma anche e soprattutto perché il suo posto in F. 1 ha già dimostrato di esserselo strameritato.



Un Jumbo carico di ferraristi...

KYLAMI - Quanti fossero i tifosi venuti a Modena a sentire la «tefonocronaca» in diretta di AUTOSPRINT, e quanti abbiano telefonato in redazione per sapere il risultato del G.P. del Sudafrica è difficile per noi dirlo (da quaggiù), quasi quanto voler contare il numero di nostri connazionali residenti in tutta l'Africa che si sono assiepati lungo le curve di Kyalami per salutare un arrivo vittorioso della Ferrari «312 T».

Forse proprio a tutta questa gente voleva alludere l'avv. Montezemolo quando, al termine, ha dichiarato: «Abbiamo fatto una brutta figura» perché il D.S. ferrarista il termometro di questa febbre di tifo che aveva colpito i fedelissimi del cavallino per il debutto della «bambina» (come Luca l'ha chiamata sentendo dai bordi della piscina dell'albergo posto vicino al circuito i primi rombi del motore, poche ore prima dell'inizio delle prove ufficiali) l'aveva avuto direttamente dal numero elevato di persone che da Roma erano partite per venire a Johannesburg non in gita turistica, ma solo per andare alla pista.

Il capintesta di questa tifoseria era il comandante Mario Radice, che pur coltivando in fondo al cuore il sogno di entrare a far parte, come conduttore della nuova squadra Alfa Romeo per il «Trofeo dell'Avvenire», quanto deve fare il tifoso vede solo «cavallini rampanti». In compagnia della fidanzata Gabriella il pilota di Jumbo più veloce del mondo è stato visto spesso in compagnia di Lauda e di Mariela, il che ha fatto nascere il sospetto che Radice fosse un «laudista» cosa che prontamente il comandante ha smentito dichiarandosi più che mai «reazionario». Tuttavia Clay non deve gongolarsi troppo perché il numero due di questo «comando di tigri ferrariste» per fortuna molto più tranquillo di quello di San Siro di fede milanista, cioè Umberto Grano (a sua volta pilota in lista d'attesa per la Alfa «GTV» gr. 1 e mezzo del «Trofeo dell'Avvenire») non nasconde una sua vocazione di ferrarista targato Lauda.

Le truppe al fianco dei due capi come l'arch. Devo con moglie l'avv. Bonomici il sig. Frigotto il rag. Zandomeni, tutti veronesi, e i bresciani Pasolini (a sua volta ex-corridore) Beppe Freschi, Giuseppe Lucchini, tuttavia pur nutrendo simpatie che non trascriviamo per non creare odii all'interno della pattuglia, avevano come obiettivo sudafricano un debutto vittorioso per la «T», e perciò non è difficile immaginare la loro delusione.

La «diretta» a MODENA Ha consolato il ritiro di FITTIPALDI

MODENA - I modenesi, che in generale sono osservanti scrupolosi degli orari per il pranzo, hanno trascurato questa pur indilazionabile esigenza affollando il «Real Fini», ospitalissimo per organizzazione e capienza in occasione di convegni che hanno la matrice di mobilitazioni. Così è stato per la trasmissione diretta via cavo delle fasi del Gran Premio del Sudfrica. Ma non soltanto i concittadini della Ferrari sono accorsi alla nostra iniziativa, che ha ripetuto — con pari successo — il primo esperimento fatto all'Antoniano di Bologna in occasione del Gran Premio degli Stati Uniti. Purtroppo per i nostri colori non è che le cose siano andate molto meglio nemmeno col debutto delle 312 T e se ne è avuta l'eco tra il pubblico rimasto silenzioso e scaldatosi solo all'... ritiro di Fittipaldi. E' indubbio che l'automobilismo in Italia (ed è questa una constatazione che è una conferma), vive e suscita entusiasmi in funzione dei colori italiani impegnati. In questo caso per la Ferrari e poi per Brambilla, Merzario e Lella Lombardi alla sua prima esperienza in F. 1.

A questo Gran Premio del Sudfrica «per telefono», vissuto momento per momento, hanno «assistito» il dr. Talarico della «Martini» e il dr. Sarno della «Fina», due amici che hanno un sentimento sportivo raro. Hanno sperato che le vetture coi due marchi «Martini» e «Fina» potessero spuntarla, ma è già una apprezzabilissimo merito, che può indicare quali sono le probabilità future, l'aver uomini che sono nei primi posti della classifica dopo tre prove. Abbiamo notato alcuni colleghi che rappresentano autorevoli testate.

La giornata è stata molto intensa e vissuta a tutti i livelli. Prima ancora che il nostro Direttore Marcello Sabbatini iniziasse la introduzione al collegamento schiere di giovani affollavano il Salone e la Galleria del «Real Fini». L'uscita dal vicino Liceo Scientifico Tassoni e dalla Media Pasquale Paoli degli studenti determinava un interessamento anche fra i giovani e gli insegnanti per curiosità e poi sono rimasti sino alla fine.

Il nostro taccuino segnava subito fra la folla nomi di persone di rilievo, quali (seminascosto) il rag. Della Casa della «Ferrari», orecchio di Maranello, l'ing. Gherardo Severi dell'Autodelta-Alfa Romeo, il Maestro Nello Ugolini, il comm. Stanguellini, l'ex campione del mondo di motociclismo (facente parte della scuderia Ferrarimoto) Carlo Baschieri, e poi tanti costruttori — artigiani e meccanici come il non dimenticato Nino Bellei.

Salone al colmo della capienza quando Zigliotto ha dato inizio alla sua cronaca punteggiata dagli interventi di Cevenini e poi di Brambilla, Merzario, Lella Lombardi, dopo il loro, ritiro, e dell'avv. Luca Montezemolo col suo accorato commento.

Quadro della situazione di Zigliotto e poi il «via» alla corsa. Sono le 13 esatte. Scheckler va al comando; poi Pace, Reutemann, Peterson, Depailler. E' i nostri? «Regazzoni è stato penalizzato di un secondo!» grida Zigliotto e in sala si sente un rumoreggiare di protesta contro questo provvedimento. Poi Zigliotto si aggiorna: «I Commissari hanno constatato che Regazzoni non ha fatto niente di irregolare e quindi il secondo è valido per lui...». C'è chi commenta «ce ne vorrebbero parecchi di secondi per rimettere fra i primi Regazzoni!».

Si va avanti. La voce di Zigliotto: «Regazzoni passa Peterson!». Manifestazioni di giubilo; il «Real Fini» si scalda. Poi la sequenza dei distacchi e l'amarezza nel constatare che nei confronti dei Ferraristi aumentano. Sostiene la folla dei presenti la bella prova di Brambilla e di Merzario e incoraggia il sapere che Lella, fermata ai box, rientra e prosegue. Ma al microfono di Zigliotto ecco Brambilla che spiega il suo ritiro e gli succede Merzario! Crollano ormai le speranze italiane per un qualche interesse di questo Gran Premio dominato dagli altri. Si sente Lella, anche lei tradita non si sente bene da che cosa, un complesso di cause. «Direi che la mia prima esperienza è stata positiva» si sfoga. Ormai la corsa interessa per quello che potranno



Due immagini della sala, e sue adiacenze, del Real Fini di Modena durante la «diretta» telefonica da Kyalami. Fra l'altro, dobbiamo scusarci con i nostri lettori per il «blocco» del centralino di Telesprint (per sovraccarico?) durante il sabato



fare Regazzoni e Lauda, i quali marcano a notevole distanza.

Non interessa un gran che che Fittipaldi abbia ripreso e viaggi per onor di firma, che Depailler tenti di superare Reutemann e che questi stia avvicinandosi al battistrada. Purtroppo la constatazione più amara è quella del distacco dei ferraristi che aumenta. La voce di Montezemolo: «Non abbiamo fatto una bella figura... ma speriamo per la Spagna». In sala si applaude e si incoraggia. L'urlo arriva a Kyalami e viene percepito da Montezemolo. Merzario spiega che ha rotto l'acceleratore e in sala si commenta rumorosamente con tono salace. Ci sono intermezzi del nostro direttore quando chiama Zigliotto, (sbagliando, ma ci credete?) «Eugenio Casucci». Vediamo il dr. Talarico che sta ricercando del fumo dalla pipa, ma evidentemente il fornello non ha più tabacco. La tensione e la speranza si accoppiano in lui in questo momento.

La scomparsa di Regazzoni toglie ormai ogni interesse anche alle ultime battute di questo Gran Premio, consigliando a molti di prendere la via di casa. Sono da poco passate le 15 e ci si accorge, a questo punto, che bisogna anche far colazione.

Il nostro Predieri risponde alle frenetiche telefonate che giungono da ogni parte, mentre dalla nostra redazione di Bologna giunge notizia che il centralino di TELESPRINT è andato in blocco per il carico.

Mario Morselli

KYALAMI - Quando la squadra della Ferrari si è presentata nel box sabato mattina per approntare le macchine di Regazzoni e di Lauda per le prove libere, si è accorta con disappunto che la T di Clay perdeva benzina dal serbatoio di sinistra. Borsari e C. si sono messi subito al lavoro riparando il guasto in una mezz'oretta.

• Lauda ha compiuto 28 giri del percorso con la macchina riparata dall'incidente del giovedì, il motore dell'austriaco portava il n. 76. Regazzoni ha compiuto 15 giri, e il suo motore portava il n. 75, tutti e due erano della nuova serie 015 espressamente studiati per la T.

• Tutte le squadre (Williams compresa) rimarranno in Sud Africa ancora per qualche giorno per effettuare prove di pneumatici organizzate dalla Goodyear. Il charter con tutte le F. 1. partirà da Johannesburg giovedì.

• Nella riunione tenuta venerdì dai costruttori di F. 1., è stato deciso che al G.P. di Montecarlo si faranno prove al giovedì e al venerdì, riposo al sabato, gara alla domenica con partenza alle 15.30. Se la cosa prende piede per andare ad un G.P. occorrerà una settimana di tempo...

• Gli organizzatori vendevano biglietti che avrebbero dovuto essere a disposizione di chi lavora al box a mercato nero a circa 10.000 lire cadauno. Poi si lamentano che c'è troppa gente ai box!

• L'uomo per le gomme che la Ferrari si porterà con sé da questo G.P. in avanti è Bellentani, campione del mondo assieme a Cuoghi con i prototipi.

• Nella giornata di riposo al Kyalami Ranch, l'ing. Forghieri ha battuto a tennis Niki Lauda. E' rimasto meravigliato lo stesso ingegnere di questo exploit.

• Il nuovo record di Fiorano con la T (ovviamente) appartiene a Lauda che avrebbe girato in 1.11.2 (peccato che non si disputino lì i Gran Premi...).

• Regazzoni, Cuoghi, Borsari, Vezzali e tutti gli altri meccanici sull'aereo della South African che li portava a Johannesburg hanno giocato a stripoker con una bella ragazza sperando di... spogliarla. Alla fine lei era perfettamente vestita, mentre molti altri erano seminudi. Ragazzi, attenti ai fotografi di Play boy!



• Hailwood (foto a sinistra) ai box di Kyalami con ancora il piede ingessato, ha definitivamente confermato il suo addio alle corse. Di correre in moto neppure lo sfiora l'idea. Ora vive in Sud Africa con una barca a vela che ha comperato assieme a Mass. Il danno maggiore che ha subito nell'incidente del Nurburgring è stata la frattura al calcagno, con le sue centinaia di ossicina difficilissime da aggiustare. La gamba rimarrà un po' offesa ci ha detto Mike, mentre ci pronosticava durante la corsa la vittoria di Reutemann... Nella foto a destra, Peterson fa visita alla Ferrari, e si parla di un notevole interesse reciproco...

• Per vestirsi Clay Regazzoni compra solo calzini e slip; tutto il resto, (pantaloni, giacche, camicie, magliette, scarpe borsello portafoglio cinghia ecc...) sono prodotti che lui pubblicizza e che quindi ha gratis.

• Nella prima giornata di prova sulla March della Lombardi è rimasta attaccata la frizione, così la nostra «pilotessa» ha potuto girare poco.

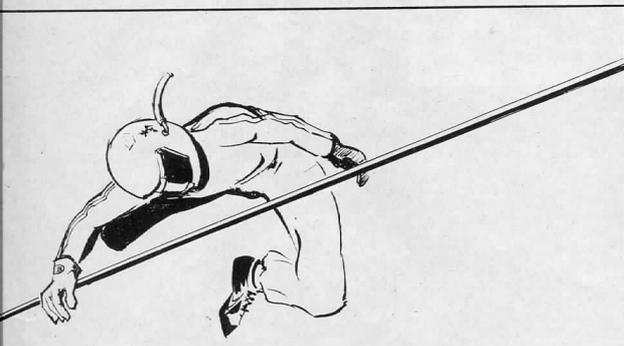
• Come premio a Peterson che è rimasto in squadra, Chapman ha approntato una nuova 72 che ha contraddistinto con la sigla «S».

Già 4 volte con l'acceleratore rotto Merzario negli allenamenti 1/10 tra T e B.3 (e BRAMBILLA meglio di CLAY)

KYALAMI - C'è una temperatura di circa trenta gradi quando iniziano le ostilità sul circuito di Kyalami alle porte di Johannesburg. Ressa intorno alle Ferrari T. Le più attese del momento sono guardate con timoroso sospetto da tutti al via delle prime giornate di prove. Subito bene le «bambine» di Maranello che con Lauda come sempre più veloce in prova del compagno egazzoni, ottiene un bel 1'16"83. Sul finire Reutemann con la Brabham-Martini strappa il miglior tempo in assoluto girando in 1'16"61. Lauda non riesce a migliorare il suo 1'16"83, e a conferma del particolare momento delle Brabham vi è anche il terzo posto di Pace che gira in 1'17"00 mentre a Schekter, Fittipaldi e Regazzoni che non riesce a far meglio di 1'17"25.

Lotus 72 E, fortunatamente risolti senza danni né alla vettura né al pilota. Lo svedese non riesce ad andare oltre il 15. tempo.

Giovedì secondo appuntamento per ottenere un buon tempo sullo schieramento di partenza. Lauda è subito fuori causa con la sua T sull'olio di Fittipaldi che rompe il motore. I bravi meccanici, in pochissimo tempo gli preparano la B.3. Si teme per la nuova T, che sembra irrecuperabile, invece gli uomini di Maranello fanno anche questo miracolo e l'aggiustano per il via di sabato. Lauda, fuori causa con la T in cui riponeva tante speranze, fa un tempo che mette in crisi lo staff ferrarista: 1'16"93. Dieci centesimi



ARTURO MERZARIO SI ESIBISCE IN QUELLA CHE È DIVENTATA LA SUA SPECIALITÀ DEGLI ULTIMI TEMPI: IL SALTO DELL'ASTA. RIFERITO ALL'ASTINA DI COMANDO ACCELERATORE SUL SUO COSWORTH, PARE COMUNQUE CHE LA MODA SI ESTENDA, POICHÉ ANCHE REGAZZONI (DOPO LAUDA)...

Reutemann ha fatto il tempo con circa 45 litri di benzina nel serbatoio, e dopo aver provato diverse soluzioni di alettoni, Jarier, alla fine delle prove avrà il settimo miglior tempo, rompe il cambio e già da queste prime due ore di prova si vede che la nera Shadow è in difficoltà sul circuito di Kyalami con i suoi 1850 metri di altitudine. Brambilla non riesce a far meglio del 23. tempo, non può provare molto per l'improvvisa caduta della pressione dell'olio causata da una valvolina difettosa.

Merzario alla fine della giornata, fa registrare molte fermate ai box per le ripetute avarie dell'acceleratore (la molla non lo fa ritornare) ma ottiene la decima posizione davanti a Stommelen, Andretti e Mass.

Lauda che è stato il primo a scendere sotto i 17", gira sempre su quel ritmo finché non arriva la batosta della Brabham-Martini di Reutemann che gli toglie la soddisfazione del miglior tempo della prima giornata. Pete..., uno spettacolo vederlo guidare sempre in controtesto, butta via l'acqua e di là la macchina, perde dell'olio in pieno rettilineo. Se ne accorge e rientra ai box. I commissari, lenti a segnalare, causano uno spettacolare testacoda in pieno rettilineo di Tunmer con la

in più della T solamente!!!

Viene spontaneo chiedersi se questa T è poi la tanto rivoluzionaria vettura che deve dare un secondo a tutti. I responsabili della Ferrari si affanneranno poi a dire in giro che il tempo non è reale e che è...sbaglio (una tantum) dei cronometristi... Un nostro controllo presso i citati personaggi ci conferma invece che il tempo della B.3 con Lauda è reale.

Anche in questa seconda giornata emerge la superiorità della Martini-Brabham che ottiene la miglior prestazione in assoluto con Pace che gira in 1'16"41 a un soffio da Reutemann (1'16"48). Terzo miglior tempo a Schekter in 1'16"64, e quando il sudafriicano cercherà di migliorare ancora uscita di pista e si salverà esclusivamente perché sul circuito sono state adottate le reti al posto dei guard-rail. Depailler migliora la sua già buona prestazione del giorno prima ed ottiene la quarta posizione; due Brabham e due Tyrrell ai primi quattro posti, quinto è Andretti, che non ha fatto niente di speciale se non montare ruote da 18" in luogo di quelle da 19" come gli ha consigliato la Goodyear e il tempo è calato di oltre un secondo.

Laffite rompe il motore, Regazzoni, non

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

Numero	Pilota	Vettura	Tempi validi per lo schieramento di partenza			
			Mercoledì I	Mercoledì II	Giovedì I	Giovedì II
1	E. Fittipaldi	(Marlboro Texaco)	1'17"92	1'17"22	1'17"67	1'18"17
2	J. Mass	(Marlboro Texaco)	1'18"56	1'18"01	1'17"79	1'18"17
3	J. Schekter	(Tyrrell 007)	1'17"39	1'17"17	1'17"81	1'16"64
4	P. Depailler	(Tyrrell 007)	1'18"74	1'17"47	1'17"78	1'16"83
5	R. Peterson	(Lotus 72)	1'19"00	1'18"20	1'18"06	1'17"14
6	J. Ickx	(Lotus 72)	1'19"47	1'19"03	1'19"46	1'18"68
7	C. Reutemann	(Martini Brabh. BT44)	1'17"04	1'16"61	1'17"96	1'16"48
8	C. Pace	(Martini Brabham BT44)	1'17"09	1'17"00	1'17"47	1'16"41
9	V. Brambilla	(Beta March 751)	1'25"69	1'19"16	1'18"06	1'17"05
10	L. Lombardi	(Beta March 741)	1'20"63	1'20"27	1'20"24	1'19"68
11	C. Regazzoni	(Ferrari 312 T)	1'17"89	1'17"25	1'17"44	1'17"16
12	N. Lauda	(Ferrari 312 T)	1'16"83	1'16"87	1'18"56	1'16"96
13	B. Evans	(BRM P 201)	1'24"19	1'21"52	1'19"17	—
14	T. Pryce	(UOP-Shadow DN5)	1'18"75	1'18"58	1'19"04	1'18"36
17	J.P. Jarier	(UOP-Shadow DN5)	1'17"75	1'17"37	1'18"70	1'17"32
18	J. Watson	(Surtees TS16)	1'18"35	1'18"28	1'18"32	1'17"17
20	A. Merzario	(Williams)	1'18"42	1'17"53	1'18"16	1'17"58
21	J. Laffite	(Williams)	1'24"25	1'19"15	1'25"81	—
22	G. Hill	(Lola T 370)	1'21"43	—	—	—
23	R. Stommelen	(Lola T 371/1)	1'17"72	1'17"55	1'18"07	1'17"47
24	J. Hunt	(Hesketh 308)	1'18"42	1'17"44	1'18"00	1'17"30
27	M. Andretti	(Parnelli VPJ 4)	1'18"74	1'17"91	1'18"76	1'16"89
28	M. Donohue	(Penske PC1)	1'19"81	1'18"68	1'18"81	1'18"28
30	W. Fittipaldi	(Copersucar FD)	1'20"41	1'19"73	1'20"90	1'19"87
31	D. Charlton	(McLaren M23)	1'21"10	1'18"51	1'21"57	—
32	I. Schekter	(Tyrrell 007)	1'18"40	1'18"01	1'18"22	1'18"59
33	E. Keizan	(Lotus 72E)	1'19"57	1'19"01	1'19"16	1'20"60
34	G. Tunmer	(Lotus 72E)	1'24"88	1'19"88	1'20"60	1'19"52



La Lella si è comportata molto bene a Kyalami, perdendo l'occasione di terminare il suo primo GP per inconvenienti alla pompa del carburante. Fra non molto la Lombardi avrà una March 751, di cui vediamo a destra il retro

riesce a fare meglio di 1'17"16 e si lamenta con l'ing. Forghieri che la macchina è sovratonerante ma non progressiva.

Brambilla con la March-Beta prova con gomme da F.2 e ottiene un tempo di tutto rispetto ed è davanti anche alla Ferrari di Clay. Una bella soddisfazione per il monzese, che partirà in quarta fila a fianco di Peterson che ha fatto peggio di «Vittorione».

Il finire delle prove è convulso per una serie di interruzioni causate da uscite di strada. Ne è vittima anche Merzario causa una macchia d'olio che gli impedisce di cercare di migliorare il suo tempo che resta 1'17"53 realizzato il giorno prima. Di queste interruzioni la vittima più illustre è però Regazzoni che ha provato tutto il pomeriggio cercando nuove soluzioni con l'alettoni e con oltre 100 litri di benzina nel serbatoio; quando si appresta a fare il tempo con 20 litri come hanno fatto le due Martini-Brabham le prove vengono sospese.

Lella Lombardi al vero battesimo F.1 si è comportata molto bene e lei stessa ne è stata soddisfatta. Innanzi tutto con la vecchia macchina di Brambilla (avrà la nuova alla corsa dei Campioni) è riuscita a qualificarsi «buttando fuori» il fratello del campione del mondo: Wilson Fittipaldi.

di. Nella prima giornata la nostra ragazza aveva fatto meglio di Hill e Evans, nella seconda giornata aveva lasciato dietro di sé a mordere la polvere W. Fittipaldi, Charlton e Laffite.

Chi ha deluso invece è Ickx. Il belga un tempo grosso pilota (e lo ha dimostrato) è da un po' di tempo opaco e senza grinta, dispone di un mezzo poco competitivo, ma è svogliato e sembra non aspetti altro che la fine del contratto con Chapman, lavorando e correndo solo lo stretto necessario.

Altra delusione in queste prove sudafriricane sono state le Shadow, ci eravamo quasi abituati a saperle ai vertici invece qui stranamente (o no?) sono partite in settima e in decima fila. Buona la prova di Watson che è partito con la Surtees che sembra stia riprendendo la strada della competitività in quinta fila ad un solo decimo di secondo dalla più bisnata Ferrari T di Regazzoni.

Di Andretti si è detto prima; l'altra F.1 americana, quella di Donohue, non ha eccelso anche perché deve risolvere molti problemi per la stabilità e l'aerodinamica. E' comunque partita in nona fila.

PERCHE' questi «TEMPI»

KYALAMI - Anche il quadro dei tempi ottenuti nelle quattro sessioni di qualificazione richiede stavolta una spiegazione. Come vedete i migliori tempi sono stati ottenuti quasi tutti nell'ultima sessione, il giovedì pomeriggio sul tardi. Soltanto pochi piloti hanno ottenuto il loro tempo migliore nelle altre sessioni.

Lauda il suo miglior tempo lo ha fatto nella prima sessione, e Fittipaldi nella seconda. Merzario e Laffite, come Charlson, Ian Scheckter e Keizan anche loro nella seconda. Mass ed Evans nella terza.

Il fatto è che durante la prima giornata il tempo è stato splendido ai fini della cura del sole, ma decisamente sfavorevole al rendimento dei motori, eppoi c'è stata anche la notevole asperazione di olio sulla pista da parte della Lotus di Peterson, a rendere le cose difficili.

Nella seconda giornata, durante la prima sessione, il tempo era leggermente migliore, ai fini delle carburazioni, ma vi è stata la rottura del motore da parte di Fittipaldi a complicare le cose. Infatti questo incidente ha dapprima provocato la collisione della Ferrari di Lauda contro le protezioni, privando l'austriaco della 312 T, e poi privato Fittipaldi della macchina buona.

L'ultima sessione, quindi, è stata favorevole per molte ragioni. Innanzi tutto la pista era stata ripulita delle tracce d'olio, eppoi è venuta la consistente minaccia di un temporale a far sì che le temperature scendessero di parecchio. Faceva persino quasi freddo, e per i motori era come andar a nozze.

Guardate i tempi della gente di primo piano e lo constaterete. A non poter approfittare di queste condizioni eccezionali sono stati purtroppo Fittipaldi, Lauda per le ragioni dette, poi Laffite ed anche Merzario che aveva la macchina non a punto) e Mass anche lui alle prese con problemi.

La successione di ritardi, indipendentemente dal tempo, ha poi danneggiato anche Regazzoni. Quando la pista era nelle migliori condizioni Regazzoni stava facendo la prova col pieno. Snessa questa, e montate nuove gomme, ha potuto fare solo due giri, perché le prove sono state sospese per l'uscita di strada di Scheckter, infine quando sono riprese sono durate altri due giri, per l'incidente a Tunner. E così Regazzoni non ha potuto andar sotto i suoi limiti.



Tre immagini della nuova Tyrrell 007 e mezzo. Non vi sono più barre di torsione ma molle elicoidali, ed i freni anteriori sono ormai esterni

KYALAMI - Oltre alle Ferrari 312 T, che vi abbiamo già descritte e che in ogni caso sono state ammiratissime per la minuziosa costruzione e la «bellezza» meccanica d'insieme, questo Gran Premio del Sud Africa ha presentato parecchie cose interessanti e nuove.

Si sapeva della nuova MARCH 751 di Brambilla, ma c'è stata anche la sorpresa della TYRRELL 007-5, cioè quella 007 e mezzo di cui vi abbiamo dato notizia tempo fa.

Novità anche sulla WILLIAMS e qualcosa di inedito anche sulle Ferrari. La March 751 è nota ai nostri lettori. La sistemazione verticale laterale dei radiatori acqua, con la carenatura sulla parte superiore, è la caratteristica più evidente, insieme con il nuovo allettone privo delle «pareti» laterali verticali. I radiatori olio sono adesso sistemati ai lati della base del supporto dell'allettone. Quello che non è evidente è che la sistemazione dei pesi e degli attacchi delle sospensioni è diversa, e queste sono le innovazioni che hanno reso la macchina meglio guidabile, insieme con l'alleggerimento che è stato notevole. Alla March hanno anche compiuto un esperimento che è da considerare molto interessante, utilizzando durante le prove le gomme della F. 2 anziché quelle molto più voluminose della F. 1. Pare che sia stato con queste gomme che Brambilla ha ottenuto il tempo molto buono in prova. Con le gomme da F. 2 ovviamente si ottiene una minore perdita di velocità, per la limitata sezione maestra e la minor superficie di appoggio (quindi minor resistenza al rotolamento).

Ma se questi possono essere considerati vantaggi vi sono degli inconvenienti rilevanti, rappresentati dalla perdita di motricità (per usare una brutta parola) cioè

una diminuzione della possibilità di trasferire alla strada in funzione motrice la potenza disponibile oltre che avere una minor aderenza in curva. Tuttavia pare che secondo i tecnici della March questo sia un fatto negativo ampiamente bilanciato dagli aspetti positivi.

La grande novità l'ha presentata Tyrrell. La 007-5 è parecchio diversa dalle solite 007, come vedete dalle foto, con la nuova linea dei fianchi e la disposizione diversa dei radiatori. Ha anche qualche chilo in meno ed i pesi sono disposti in maniera diversa. I radiatori sono messi in posizione laterale posteriore all'abitacolo, ma inclinati parecchio rispetto all'asse della vettura, e la forma della carrozzeria, ai lati, ha un andamento a freccia che è molto più «snello» del precedente. A completare le modifiche di carattere estetico della macchina è anche la carenatura del roll-bar dietro il pilota, ottenuta con una presa d'aria dinamica avvolgente. Altre innovazioni sono le sospensioni, soprattutto con la eliminazione delle caratteristiche barre di torsione posteriori, sostituite adesso dalle classiche molle elicoidali. Anche la geometria delle sospensioni ha subito variazioni, pur se non visibili ad occhio.

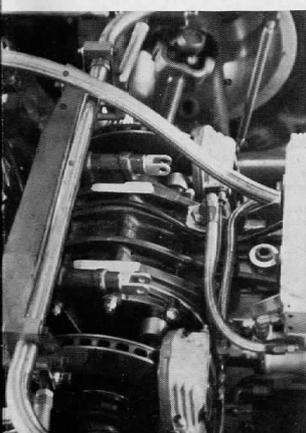
Le innovazioni che riguardano le sospensioni sono state applicate anche sulle 007 portate qui, quindi anche sulla macchina di Depailler. Le due Tyrrell che hanno corso, così come quella danneggiata in prova, avevano i freni anteriori sulle ruote e non all'interno del corpo vettura.

L'altra novità assoluta è stata la WILLIAMS. Entrambe le macchine, di Merzario e di Laffite, avevano un nuovo muso, avvolgente, reso necessario dallo spostamento in avanti dei radiatori. Muso che... ricordava molto quello della

Hesketh. Anzi Frank Williams diceva scherzosamente che se accadeva qualcosa ai musetti non aveva preoccupazioni, perché bastava andare alla Hesketh a chiederne uno di ricambio. Questi musetti sono provvisti di una protuberanza anteriore orizzontale, proprio come sulle Hesketh. Poiché non sono state apportate altre modifiche, la parte laterale delle Williams è risultata un poco spigolosa, essendo rimasta scoperta la zona dove prima erano i radiatori. Pensiamo che successivamente modificheranno anche questi particolari. Novità anche alla LOLA, sulla macchina di Stommelen. Il telaio è stato ridisegnato ottenendo una riduzione molto rilevante del peso ed una forma non a cassone ma a spigatura inferiore che ricorda quello della Brabham-Martini. Poiché insieme con questa modifica vi sono state correzioni alle geometrie delle sospensioni, la nuova Lola è risultata molto migliorata, permettendo a Stommelen di ottenere dei tempi di rilievo, ed un risultato in gara che è il primo di un buon livello da molto tempo.

Anche sulla McLaren di Mass sono state applicate le nuove sospensioni anteriori già adottate su quella di Fittipaldi, e su entrambe sono state sperimentate diverse geometrie delle sospensioni posteriori, durante le prove.

Sulle FERRARI, infine, oltre a quello che vi abbiamo già mostrato, c'era da vedere la nuova apparecchiatura della Marelli per l'accensione elettronica. Non sappiamo se la chiameranno ancora Dinoplex, ma è nettamente differente dalla precedente. Pare che insieme a perfezionamenti elettronici, questa apparecchiatura abbia soprattutto il pregio della leggerezza, che è sempre fattore importante.



Senza voler... alludere questa
supposizione tecnica sulla
sorpresa - Tyrrell va considerata

I cavalli nell'olio

Esattamente come l'anno scorso, lo schieramento di partenza sulla pista di Kyalami vedeva ben quattordici piloti nello spazio di un secondo. Mute come pensando all'ultim'ora dell'uom fatale, le lingue più atletiche ed arveze ad estemporanee valutazioni si *patullavano* fra bollettini meteorologici e frecciate all'indirizzo degli organizzatori. Ma per quanto riguardasse un pur minimo accenno ad un probabile vincitore, uno poteva spendere un capitale in quotidiani del sabato mattina senza poterne evincere in cambio la benedizione di un pronostico. Evidentemente la permanenza nel Transvaal non costituiva un grosso vantaggio per gli addetti all'informazione: pur prendendo atto di una prima fila tutta Brabham, ci si guardava bene dal riconoscere ai due Carlos il diritto alla pelle dell'orso. Soprattutto in considerazione dei quarti di nobilita riesbiti dalle macchine rosse nella nuova debuttante edizione con cambio di sghimbescio.

Venne l'ora della partenza e fu subito Jody che, sulla « sua » pista era evidentemente deciso a far valere i diritti dell'aborigeno. Svampato il solleone, gli attacchi delle Brabham non erano sufficienti a provocare le desiderate ebollizioni in qualche circuito di servizio della sua 007 modificata; cosicché la corsa del sudafricano si è ridotta a un certo punto ad evitare che qualcuno tentasse lo scherzo clericale, con una semplice sorveglianza di chi seguiva più o meno rassegnato.

Chiotto chiotto anche il Patrizio Depailler non ha mancato di busare alla porta finché è riuscito ad intercalarsi fra le due Brabham conquistando un terzo posto da quattro punti.

E qui le lingue, bloccate in attesa di partenza a rischio del vapour lock, avranno certamente raggiunto regimi da starfallimento che apprezzeremo domattina per la gioia e la ricchezza del nostro edicolante.

Divertiamoci anche noi con qualche spigolatura, anche se purtroppo non disponiamo ancora di tempi sul giro e di medie chilometriche. Sappiamo però che sono quattro i Cosworth presentatisi per primi all'appuntamento con la bandiera a scacchi.

Giudicando poi dalla soddisfazione che i ferraristi dichiaravano a proposito dei nuovi telai, ci sembra di poter stabilire con ragionevole certezza che anche Kyalami ha visto la solita battaglia fra motori con la conclusione che, ancora una volta, tenevamo.

Ci sarà fra i lettori qualcuno che ricorderà una voce serpeggiante fra la stampa in occasione del G.P. di Argentina del '74. Si parlava addirittura di una coppia motrice da 38 m. kg per il Boxer Ferrari, contro i 35 dei migliori DFV.

Ma se vogliamo mettere — motoristicamente — i piedi per terra, non è nemmeno necessario che qualcuno ci aliti all'orecchio cifre mirabolanti quando possiamo prendere per buono quel poco che la Casa fabbricante dichiara in via ufficiale.

495 cavalli a 12200 giri/minuto ci

permettono già di venir fuori con la formuletta

$$M_1 = \frac{716,2 \times 495}{12200} = \text{poco più di } 29$$

m. kg, valore ben diverso da quello sopra riportato. Beninteso, si tratta qui della coppia al regime di massima potenza, caratterizzata cioè da una pressione media effettiva che non ha niente di macroscopico:

$$P_m = \frac{225 \times 495 \times 4}{2,990 \times 12200} = 12,2 \text{ kg/cm}^2$$

Però possiamo trovare di meglio (questo è chiaro) se ci spostiamo verso il regime di coppia, massima, azzardando in questo caso un'ipotesi dovuta a certe consuetudini. Dice il saggio che nei motori di Serie A la pressione media effettiva finisce per valere sui quattordici chili.

A costo, poi, di scandalizzare il parentado consideriamo quale campo di utilizzazione quale fascia di 2000 giri/minuto, il che porta il regime della cambiata (o della massima coppia) nei paraggi delle 10200 giravolte/primò.

Applicando a tale regime la P_m di 14 chili ipotizzata, arriviamo ai cavalli di coppia massima:

$$N = \frac{14 \times 3 \times 10200}{225 \times 4} = 476 \text{ cavalli}$$

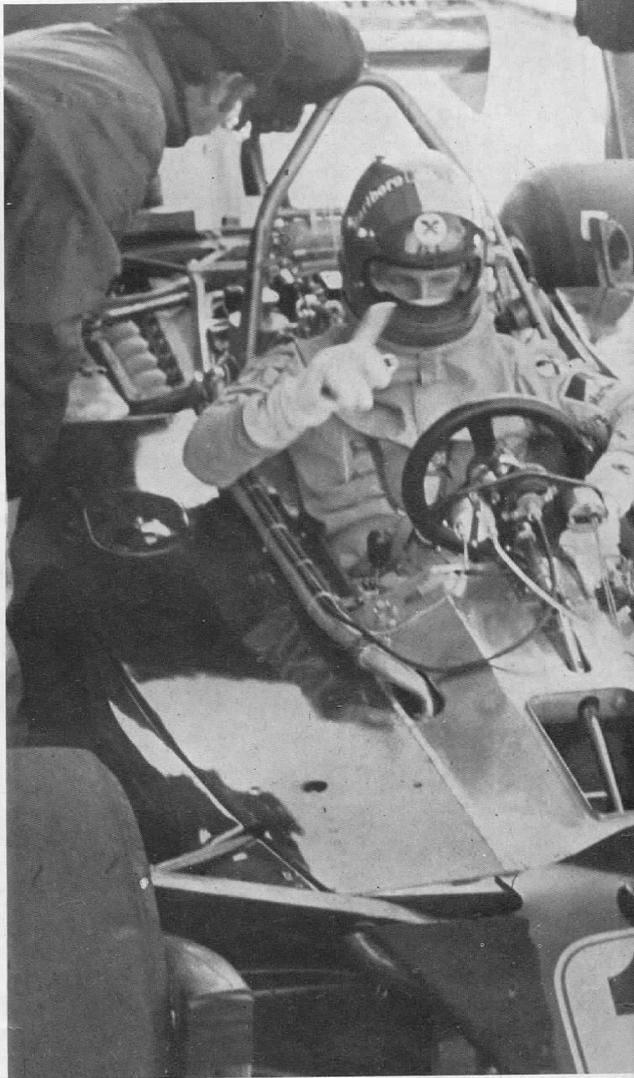
che non sono neanche pochi e ne siamo patriotticamente fieri.

Non li abbiamo tuttavia calcolati per ammirarli, ma solo per vedere quale può essere la coppia motrice che ad essi corrisponde ed a tal uopo si proceda.

$$M_1 = \frac{476 \times 716,2}{10200} = 33,4226... \text{ m.kg}$$

che ci appare valore assai diverso (e meno fantasioso) di certi sussurri. Vi facciamo grazia dei conticini eseguiti ponendo $M_1 = 38$ m. kg poiché ne salta fuori una potenza non compatibile con le prestazioni delle macchine rosse, nemmeno in edizione 1974.

Su un piano molto pratico, nonno Cosworth continua invece a martellare autorizzandoci a credere che le prospettive duckworthiane sui margini tuttora disponibili di questo motore non erano chiacchiere da five-clock. Visto poi che sono andate forte le Tyrrell in particolare, è forse il caso di rammentare



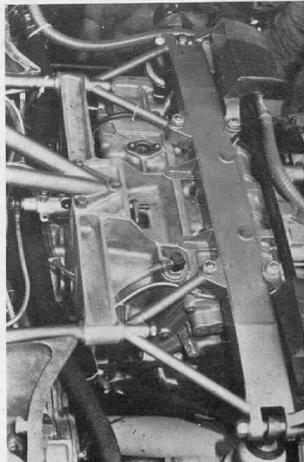
un dettaglio significativo.

Interessanti e prolungate esperienze ebbero luogo un paio d'anni fa presso il centro ricerche Elf di Solaise. Il DFV N. 134 rimase circa un anno presso il detto centro, funzionando sotto controllo e lubrificato con olio di sintesi.

Tale iniziativa ebbe ottimi risultati e caratterizza tuttora le macchine di Mr. Chopper che da allora non ha più rinunciato al sintetico untume. Pare che a temperatura d'olio da passeggio, attorno ai 90°C, un « DFV Elf » dia meno cavalli di un suo fratello lubrificato a olio racing classico; ma non crediate che Tyrrell sia passato ultimamente dalla parte di Sacher-Masoch.

Infatti, andando su coi gradi centigradi, la potenza del DFV Elf la vedremo crescere a tutto spiano mentre cala bruscamente la cavalleria del vicino. A 120° si parla di una differenza di 40 cavalli, mentre l'olio sintetico sghignazza, pronto ad andar oltre, il fratricida!

Dalla primavera del '73 le Tyrrell ci risultano regolate in maniera da avere l'olio in entrata al motore a 110° con uscita a 125°. Valori nettamente superiori a quelli della concorrenza, con margine di prevalenza in aumento se il sole picchia sodo e la corsa è tirata.



Una vista della trasmissione trasversale. Sul lato sinistro sono gli organi della lubrificazione a carter secco, sul destro le forchette di selezione dei diversi rapporti del cambio

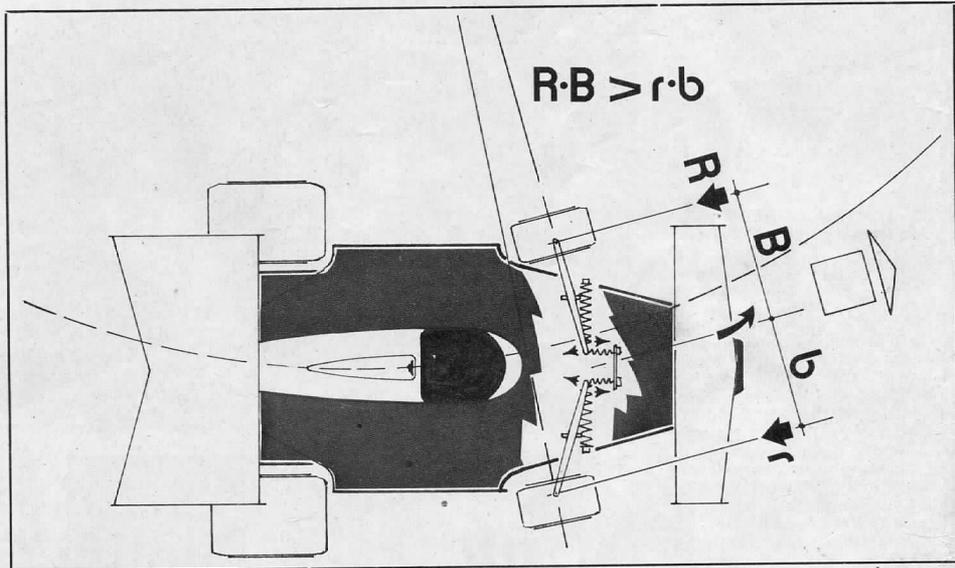
Queste riflessioni sono cominciate
dopo aver visto la nuova FERRARI
girare a FIORANO destinazione Africa

Da prendere con le molle

◀ «Night gut...» sembra dire Niki, a Fiorano, forse riferendosi al comportamento della macchina. Senza la carenatura, la «T» mostra il «coperchio» della scocca-vasca-da-bagno aperta per il pilota

Un'altra ipotesi che potrebbe esser fatta sui motivi che hanno spinto la «troika» a mettere il cambio per traverso: «Così tutti guardano dietro e nessuno fa caso all'avantreno». Scherzi a parte, ci ha dato nell'occhio la forte «fraccia» disegnata in pianta dai bracci superiori di sospensione. Lo scopo lo si intuisce osservando lo schizzo che schematizza la vettura a ruote sterzate; le proiezioni dei due bracci sulla normale alla traiettoria sono diverse e le reazioni al rotolamento invece pure, visto che la ruota interna alla curva deve essere più sterzata della esterna. (Lo dicono Ackerman e Jeantaud).

Ne risulta uno squilibramento trasversale (anche qui...) di tutto il baldacchino, con il che il muso viene aiutato a scarruciare nel senso voluto dalla curva. Di questo stato di cose, tutti potranno esser contenti salvo — forse — i supporti di articolazione dei bracci che risultano violentati negli affetti... pardon, negli assetti più cari. Ecco quindi il motivo di una aggiunta dell'ultima ora: le due molle che tirano in avanti gli estremi interni dei bracci per compensare l'opposta componente dovuta al carico della sospensione applicato «fuori asse».



FIORANO - Riempitemi pure la casa di Dom Perignon qualora dovessi riuscire a capirci qualcosa (vi farò sapere — per l'annata vedete voi, grazie) ma insomma è la gente in gamba che fa andar bene le macchine, o son le macchine che vanno bene a far sembrare in gamba la gente... oeh, ci credete? Io ci divento matto.

Fatto sta che la «Niki-T», quando l'abbiamo vista alla vigilia della trasferta zuluandese, faceva cose che non son permesse. Alla debuttante damigella, tutti o quasi guardano il sedere — cosa disdicevole seppure frequente e comprensibile in fatto di damigelle, specie qualora alloggiato nel desso inedite meraviglie. — Ci riferiamo ovviamente alla trasmissione in blocco unico e traversetolo, dalla quale non ci rimane ormai che aspettarci cose ulteriori e giocande, a maggior gloria dei componenti il pansatorium di viale Trento e Trieste.

Ma ben altre spigolature si prestano all'esame del ficcanaso, ripartendo da zero e riferendosi ai motivi che possono aver consigliato sì drastiche modifiche di una «B. 3» non del tutto risibile nei suoi trascorsi.

D'accordo, si trattava sempre di un telaio recuperato da precedenti avventure, ma è questo un motivo sufficiente (se i risultati ci sono) per buttar via tutto e ricominciare con un foglio bianco?

Forse troviamo un bandolo rivedendo

col lanternino certe disavventure di Niki e Clay nella scorsa stagione — escludendo gli «spezattini» di motore (come li definisce lo stesso Ferrari, che ringraziamo per il lessico) — possiamo individuare una quasi-costante nei disturbi accusati dai due ferraristi allorché la ciambella riusciva orba di buco.

Ci riferiamo a vibrazione dell'avantreno od altra simile seccagine aventi per conseguenza una minor tenuta laterale delle ruote anteriori. Chi conosce il giapponese sa che questo significa sottosterzo, cosa magnifica e degna sotto molti aspetti salvo, forse, quello di colui che fortissimamente abbia da andare come in F.1, appunto.

Ci fu poi un gran premio... (Argentina, se la sclerosi non ci bubbola nei ricordi) in cui Regazzoni si trovava una macchina da riscoprire ad ogni giro per il diverso comportamento della vettura... pari al peso del volume del liquido trasportato). Suona simile al principio di Archimede, anche se in niunmodo ci azzecca.

E che ci azzecca — direte voi — il riposizionamento del cambio, ossia di un coso che sta di dietro, quando il ballo di San Vito si manifesta vuolsi caso all'estremo opposto? Per entrare c'entra, a condizione di ammettere che tutto fa, come affermava un saggio mingendo nell'Atlantico. In fondo il sottosterzo può essere anche etichettato come pigrizia nell'infilarsi e nell'uscire dalle curve.

Il che ci riconduce ad una stupenda osservazione; può anche darsi che ad assistere l'avantreno nella sua funzione direttiva giovi tutto ciò che avvicina al baricentro le masse principali del velocifero.

Liquidata così, per il momento, l'ormai abusata perplessità, rivediamoci la sospensione anteriore altrettanto densa di significati a nostro avviso anche se finora l'unico ad ammirarla per iscritto è stato (salvo errori) il comm. Rossotto.

L'inclinazione delle molle attorcigliate sugli ammortizzatori è stata la caratteristica più decantata — per non dir l'unica — nelle descrizioni che avevamo adocchiato prima di trovarci a tu per tu col soggetto — inclinazione che ritenevamo rivolta ad ottenere in via geometrica la flessibilità decrescente ogni cara a qualsiasi progettista up to date.

Ma le foto non ci avevano dato la sensazione precisa di un'altra caratteristica fondamentale dell'avantreno sfoggiato dalla 312.T. I bracci superiori di sospensione risultano infatti abbondantemente angolati rispetto all'asse mediano, nella vista in pianta, cosa che ci sembra molto interessante se immaginiamo la vettura mentre procede sulla traiettoria con un certo angolo di deriva.

Le proiezioni dei due bracci sulla normale all'avanzamento risultano infatti diverse e questo potrebbe significare — aderenza data per scontata — un guada-

gno sul piano della direzionalità.

Non manca nemmeno il solito «ma» guastafeste, senza il quale un ragionamento non sarebbe neanche bello. La reazione delle molle, che in pianta non agiscono sull'asse dei mozzai, darà luogo a una coppia di ribaltamento dei bracci tendente a farli ruotare attorno a un'asse trasversale passante per il centro dei loro fulcri.

Ecco il perché di un'aggiunta che ci risulta essere stata collaudata almeno nel pomeriggio in cui Regazzoni «non avrebbe provato» e consistente in certe molle supplementari definibili più o meno correttamente come «compensatori di spinta».

In questa maniera si tende a scaricare i fulcri dei bilancieri di sospensione da almeno una parte delle sollecitazioni tormentose tendenti a scardinarli o quanto meno a far assumere angolazioni giocose ai relativi montanti e relativa ruota ivi attaccata.

In conclusione, siamo andati a Kyalami gettando il cuore oltre l'ostacolo e, visto che queste note sono state buttate giù prima che si corra, non resta che valutarne il significato in funzione di quello che è poi stato il responso della pista. I dati delle prove comunque mostrano la realtà di una certa situazione.

Giuliano Orzali