

LEGGETE  
SUBITO

FERRA  
REIDE



DA PAGINA 4



RAPPORTO  
da  
Francoforte

DA PAGINA 47



Il «caro»  
rally

DA PAGINA 54



DOMENICA  
SPRINT

34 LA  
ZANZARA

43 KARTING

62 TUTTE  
SPRINT

64 POSTA  
ESPRESSO

66 COMPRA  
VENDITA



Sembra una contraddizione, ma...

# PIÙ SICUREZZA più facili le F.1

Gli ARGOMENTI  
di AUTOSPRINT



Per ristabilire il livello dei Gran Premi, sarebbe forse bene di rendere la guida delle Formula 1 più difficile, anche se proprio a Monza la CSI ha praticamente fatto marcia indietro su questa strada. La definizione delle vetture di F.1 del futuro rimane un soggetto di predilezione per i giornalisti. Ho trovato nell'articolo di uno di essi, partigiano dello «status-quo», il tipico esempio del classico sofisma.

Di tutte le specie di corse automobilistiche, dice in sostanza, la Formula 1 è la sola a non subire gli assalti alla crisi sportiva. Ora è anche la sola alla quale non si è nulla cambiato da dieci anni. Dunque, è perché non si è cambiato nulla che il suo successo è mantenuto. Da parte mia, sono piuttosto portato a pensare che il successo costante dei Gran Premi in questi tempi difficili dipenda più semplicemente dal fatto che si tratta del vertice dello sport automobilistico.

Dietro gli aspetti penosi, ogni crisi è, per definizione, una rimessa in ordine. E una rimessa in ordine si attacca all'inutile, al superfluo, al sorpassato, alla seconda qualità, ma non tocca mai l'essenziale. Come ogni opera umana, lo sport automobilistico ha degli alti e bassi, ma ci sono sempre stati dei Gran Premi e si può pensare che ce ne saranno ancora, anche se tutto il resto della competizione crollasse.

Questa constatazione dell'intangibilità dei Gran Premi non toglie tuttavia nulla del suo valore alla presente stabilità della Formula 1. La continuità è sempre un elemento favorevole in sé, e quando essa si confonde, come nel caso che ci occupa, con un risultato, essa dimostra la giustezza della concezione di cui è oggetto. Ma continuità e immobilismo sono due cose categoricamente differenti, per vicine che siano l'una all'altra.

In effetti, nessuna cosa vale se non in funzione del contesto generale del momento, contesto che si evolve in permanenza. Quindi, per conservare il suo valore e rimanere uguale a se stessa, ogni cosa deve evolvere. Questo mi pare precisamente il caso della Formula 1 in questo momento.

## L'Everest dello sport auto

La sua definizione fondamentale, mi pare, è di rappresentare l'«Everest» dello sport automobilistico, carattere che era ancora categoricamente marcato nel tempo non ancora lontano in cui non esistevano che due mani di piloti capaci di servirsi di una vettura di F.1. Ma ecco che secondo la legge intoccabile del progresso, questi piloti diventano sempre più numerosi, e che si è creduto bene spalancare le porte dei Gran Premi, nell'ingenua speranza di renderli due volte più interessanti portandovi due volte più vetture.

In effetti, sotto questo sviluppo apparente, assistiamo ad un deterioramento del significato fondamentale della Formula 1. Se vogliamo che l'immensa popolarità dei Gran Premi si mantenga bisognerebbe, credo, che essi ridiventassero il terreno non più della «élite», nemmeno di una super-fior-fiore dei piloti,

ma di una selezione rigorosa di una ventina di essi soltanto. Parlo beninteso, di una selezione naturale che non lascerebbe che i venti migliori. Come potrebbe farsi? Semplicemente rendendo il pilotaggio della vettura di F.1 più difficile, in modo che ci siano meno piloti capaci di dominarla.

Sono parecchi anni che preconizzo questa evoluzione e che l'ho esposta in queste colonne. Per rendere il pilotaggio delle vetture di F.1 più difficile, prevedevo l'adozione di potenze dell'ordine di 600 cavalli, ottenuti allineando la cilindrata delle vetture di Gran Premio sul regolamento dell'U.S.A.C., ma non è necessario dire che la mia proposta incontrava l'immediata e automatica opposizione di Jackie Stewart. Ora, ecco che, cambiando opinione, egli preconizza a sua volta la vettura di F.1 più difficile da guidare, ma puntando, secondo l'aria del momento, sulla larghezza dei pneumatici e la misura degli alettoni.

Un'idea sulla quale Jackie Stewart ed io siamo d'accordo (cosa che significa che riunisce due punti di vista diametralmente opposti), sembra essere l'esempio stesso dell'idea inattaccabile.

## Il fattore sicurezza

Ci si può chiedere beninteso, come questo possa accordarsi con il problema della sicurezza. Ma risponderò semplicemente che l'elemento della sicurezza n. 1 sarà sempre che il pericolo appaia chiaramente, perché colui che lo vede, si modera in conseguenza. Se si butta su di un torrente una passerella senza parapetto, i passanti non ci si incammineranno senza prendere le più grandi precauzioni (e certuni rinunceranno a farlo). Ma metteteci una balaustra, e non ci vorrà molto a che la gente vi si spinga. Col rischio di passare al di là.

Questo è, in fondo, il caso delle misure di protezione sempre più estese spiegate attorno ai circuiti. Se esse hanno un effetto indiscutibile di protezione, esse hanno anche quello di spingere il pilota ad andare sempre più vicino al limite, operazione che lo porta facilmente a oltrepassarlo. E poiché non è evidentemente nemmeno questione di fare marcia indietro in questo campo, un risultato simile sarebbe verosimilmente raggiunto rendendo la vettura più delicata da maneggiare.

Detto questo, devo abordare un altro aspetto della questione. Se non sbaglio, ogni modifica ad una formula deve fare oggetto di un preavviso di tre anni, eccetto che si tratti di provvedimenti dettati da urgenti motivi di sicurezza. E si può considerare come tale il desiderio (ora appannato) della C.S.I. di ridurre la velocità nelle curve, sapendo che altri aspetti pericolosi della corsa (la velocità raggiunta prima di frenare o l'assenza di rallentamento che i pneumatici «giganti» assicurano alla vettura «in perditione») ne sarebbero automaticamente aumentati?

Allora, la presente discussione che si trascina da dopo l'incidente di Montjuich non sarebbe forse vana?

Jacky Ickx



## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPIRINT, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051)

# 45.54.48

# DOVE corriamo domenica

**LE GARE RINVIATE E ANNULLATE**

**DOVE NON SI CORRE**

21 sett. - GP DEL CANADA: annullato; 21 sett. - COPPA DELLA SILA: rinviata a data da destinarsi; 21 sett. - TROFEO D'AUTUNNO: annullato; 25-28 sett. - MIDDLE EAST RALLY (Libano): annullato; 26-27 sett. - RALLY DI CIPRO: annullato; 27-28 sett. - RALLY CAMPAGNOLO: rinviato al 3-4 novembre; 28 sett. - COPPA FERABOLI: annullata; 28 sett. - MONTEPELLEGRINO: rinviata

**Marlboro**  
World Championship Team

**Marlboro**  
World Championship Team

**SETTEMBRE**

**Le corse in calendario dal 19 al 28 settembre in Italia e all'estero**

| DATA  | CORSA                                | AC ORGANIZZATORE                   | LOCALITA' DI PARTENZA<br>a. Livorno - km 594 | ORARI   | VALIDITA'                | TIPO DI GARA         | VINCITORE ASSOLUTO<br>EDIZIONE PRECEDENTE<br>PRIMATI                                    |
|-------|--------------------------------------|------------------------------------|--|---|--------------------------|----------------------|---|
| 19-20 | Coppa Liburna                        | AC Livorno                         | p. Livorno a. Livorno - km 594               | ore 22,01<br>ore 10,30  | ●●●<br>T1-T2-GT3-GT4-S   | Rally                | Verini-Torriani (Fiat X-1/9)  |
| 20-21 | Salita di Swabische                  | Germania                           | Kirchleim                                    |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   |   |
| 20-21 | Salita Kalter Wangen                 | Germania                           | Dattighofen                                  |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   |   |
| 20-21 | Salita di Montgueux                  | Francia                            | Troyes                                       |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   | Joliat (March) in 1'11"82   |
| 20-21 | Salita di Sewen                      | Francia                            | Strasbourg                                   |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   | Rua (Pygmée) 3'44"3 (1973)  |
| 20-21 | Salita di Limonest                   | Francia                            | Lyon   |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   | Fréguelin (BRM)   |
| 20-21 | Salita Jalziquel                     | Spagna                             | San Sebastian                                |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   |   |
| 21    | Corsa al Salzburgring                | Austria                            | Circuito di Salisburgo km 4,238              |   | ●●●<br>T1-T2-S-FF-FV-FSV | Velocità in circuito | Laffite (March-BMW) in 1 h 00'33" media 210,130 kmh. (La corsa era riservata alla F. 2) |
| 21    | Corsa a Oran Park                    | Australia                          | Circuito di Oran                             |   | ●●●<br>G9                | Velocità in circuito |   |
| 21    | Salita di Houyet                     | Belgio                             | Dinant                                       |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   |   |
| 21    | Salita « Ecce Homo »                 | Cecoslovacchia                     | Sternberk                                    |   | ●●●<br>tg                | Velocità in salita   |   |
| 21    | Slalom Motor Action                  | Lussemburgo                        |  |   | ●●●                      | Slalom               |   |
| 21    | Auf dem Auering                      | Germania                           |  |   | ●●●                      | Autocross            |   |
| 21    | Slalom Bildstock                     | Germania                           |  |   | ●●●                      | Slalom               |   |
| 21    | Rallycross Walken                    | Olanda                             | Walkenswaard                                 |   | ●●●                      | Rallycross           |   |
| 21    | Trofeo A.C. Venezia                  | AC Venezia                         | Autodromo di Varano di km 1,800              | ore 8   | ●<br>T1-T2-GT3-GT4-S     | Velocità in circuito | * Bramen » (AMS) in 1'10"77 e 7 media 116,459 kmh                                       |
| 21    | Gara a Vallelunga                    | Vallelunga S.p.A.                  | Autodromo di Vallelunga di km 3,200          | ore 14,30   | ●<br>T1-T2-S-F.850       | Velocità in circuito | T2: Finotto (Escort) media 114,908 kmh. F. 850: Tomassini (Lucky) media 104,217 kmh.    |
| 21    | Coppa Nissena                        | AC Caltanissetta                   | Capodasso-Terrapelata km 7,800               | ore 8   | ●<br>T1-T2-GT3-GT4-S     | Velocità in salita   | * Amphicar » (Chevron B23) in 4'52"19 (percorso di 10 km).                              |
| 21    | Coppa Valtellina                     | AC Sondrio                         | Morbegno-Morbegno                            | ore 24,01<br>ore 8,30   | ●                        | Rally                | Ferrario (Simca Rally)  |
| 21    | Gara a Gropello                      | Rallylista                         | Gropello Cairoli (PV)                        |   | ●                        | Rally-autocross      |   |
| 21    | Gara a Faedis                        | AC Udine                           | Pista di Faedis                              |   | ●                        | Autocross            |   |
| 21    | Gara a S. Martino                    | S.S. San Martino                   | Ferrara                                      |   | ●                        | Autocross            |   |
| 21    | 5. Trofeo Motore Fuso                | Scud. Modena Corse                 | Modena                                       |   | ●                        | Gimkana              |   |
| 21-28 | Scuola H. Morrogh                    | Scuola Morrogh                     | Autodromo di Casale                          | 8,30-13,30  | ●                        | Scuola pilotaggio    |   |
| 23    | 300 Miglia di Trenton                | ●●●<br>G9                          | Velocità in circuito                         |   |                          |                      |   |
| 26-28 | Westphalen Lippe Fahrt               | ●●●                                | Rally  |   |                          |                      |   |
| 27-28 | G.P. di Nogaro                       | ●●●<br>F.2 Europeo Piloti          | Velocità in circuito                         | Tambay (EIF BMW) in 1,09'02"8 media 149,115 kmh                       |                          |                      |   |
| 27-28 | E.E.G. Trophy a Zolder               | ●●●<br>T1-T2-GT3-GT4-C2            | Velocità in circuito                         | Turismo: Peltier (BMW) GT: Siewersten (Porsche Carrera)               |                          |                      |   |
| 27-28 | Premio Baden Wurtemberg a Hockenheim | ●●●<br>T1-T2-GT3-GT4 S-C2-FF-FSV   | Velocità in circuito                         | Depailler (March-BMW) in 1,23'26"4 (la corsa era riservata alla F. 2) |                          |                      |   |
| 27-28 | Zeltweg Prals                        | ●●●<br>T1-T2-TF-FV-FSV             | Velocità in circuito                         |   |                          |                      |   |
| 27-28 | Corsa a Silverstone                  | F.5000<br>●●●                      | Velocità in circuito                         |   |                          |                      |   |
| 27-28 | Chiusura a Zandvoort                 | ●●●<br>T1-T2-GT3-GT4-F.3 FF-FV-FSV | Velocità in circuito                         |   |                          |                      |   |
| 27-28 | Salita di Belleau                    | ●●●<br>tg                          | Velocità in salita                           | Fréguelin (BRM) in 1'39"2   |                          |                      |   |
| 27-28 | Salita di Auerberg                   | ●●●<br>tg                          | Velocità in salita                           |   |                          |                      |   |
| 27-28 | Rally Tatra                          | ●●●                                | Rally  |   |                          |                      |   |
| 27-28 | Nachtgrenzland Rally                 | ●●●                                | Rally  |   |                          |                      |   |
| 28    | Coppa Intereuropa a Monza            | ●●●<br>GT3-GT4 Europ. GT           | Velocità in circuito                         | Hezemans-Stommen (Porsche Carrera) media 189,661                      |                          |                      |   |
|       | 4 Ore del Jarama                     | ●●●<br>T2 Europ. Turismo           | Velocità in circuito                         | Hezemans-Heyer-Ludwig (Ford Capri) media 121,627 kmh                  |                          |                      |   |
| 28    | Long Beach Continental               | ●●●<br>F.5000                      | Velocità in circuito                         |   |                          |                      |   |
| 28    | Salita di Puijmajor                  | ●●●<br>tg                          | Velocità in salita                           |   |                          |                      |   |
| 28    | Rallycross Melk                      | ●●●                                | Rallycross                                   |   |                          |                      |   |
| 28    | Gara a Magione                       | ●<br>T2-GT4-F.850                  | Velocità in circuito                         |   |                          |                      |   |
| 28    | Salita Monte Kronio                  | ●<br>T1-T2-GT3-GT4-S               | Velocità in salita                           | Scola (March BMW) in 2'22"9 alla media di 113,365 kmh.                |                          |                      |   |
| 28    | 1. Trofeo Grandi Ritrovi             | ●<br>TR-1                          | Regolarità                                   |   |                          |                      |   |
| 28    | Rally Prealpi Venete                 | ●<br>TRN-2                         | Rally  |   |                          |                      |   |
| 28    | Salita Fasano-Selva                  | ●<br>T1-T2-GT3-GT4-S               | Velocità in salita                           | Johnny Walker (Ferrari)   |                          |                      |   |

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



# INCONTRO con l'Alfa dell'iride

Anche questa volta si rendono conto di quanto avrebbero potuto totalizzare rispondendo esattamente, diamo, qui di seguito, le giuste risposte: domanda n. 1 da punti 2 - nel 1925 per ricordare il titolo mondiale GP; domanda n. 2 da punti 3 - Giuseppe Merosi, anno 1914, Alfa GP da 4460 cmc.; domanda n. 3 da punti 3 - anno 1924, vettura P. 2, cilindrata 1987 cmc.; domanda n. 4 da punti 1 - modello 12 C da 4495 cmc. anno 1937; domanda n. 5 da punti 3 - 2 maggio 1938; domanda n. 6 da punti 2 - Circuito di Milano del 20 giugno 1937; domanda n. 7 - annullata; domanda n. 8 da punti 2 - peso kg. 930, velocità 240 kmh.; domanda n. 9 da punti 3 - Campari-Ramponi, Bornigia-A. Guatta, De Giovanni-Boris; domanda n. 10 da punti 2 - 1. Värzi, 2. Nuvolari a 8'53".



Viste a Monza, nella vigilia ALFA-Veteran del G.P. d'Italia, queste due «quadrifoglio» iridate: la fantastica P2 e la 33t12 campioni del mondo a 50 anni esatti di distanza l'una dall'altra. Arturo Merzario, nella foto sulla P.2, attende gli «invitati speciali» per scarrozzarli, coadiuvato da Vittorio Brambilla, in un paio di emozionanti giri sulla pista di Balocco o su quella di Monza. La P.2 e le altre Veteran saranno in visione ad Arese

Perché i concorrenti si rendano conto di quanto avrebbero potuto totalizzare rispondendo esattamente, diamo, qui di seguito, le giuste risposte: domanda n. 1 da punti 2 - nel 1925 per ricordare il titolo mondiale GP; domanda n. 2 da punti 3 - Giuseppe Merosi, anno 1914, Alfa GP da 4460 cmc.; domanda n. 3 da punti 3 - anno 1924, vettura P. 2, cilindrata 1987 cmc.; domanda n. 4 da punti 1 - modello 12 C da 4495 cmc. anno 1937; domanda n. 5 da punti 3 - 2 maggio 1938; domanda n. 6 da punti 2 - Circuito di Milano del 20 giugno 1937; domanda n. 7 - annullata; domanda n. 8 da punti 2 - peso kg. 930, velocità 240 kmh.; domanda n. 9 da punti 3 - Campari-Ramponi, Bornigia-A. Guatta, De Giovanni-Boris; domanda n. 10 da punti 2 - 1. Värzi, 2. Nuvolari a 8'53".

L'esame delle risposte è stato assai laborioso perché molto spesso il contenuto delle risposte stesse richiedeva un oculato ragionamento da parte dello scrutatore; comunque, esaurito il compito, possiamo pubblicare l'intero elenco degli «aventi diritto» all'incontro che avverrà in tre... rate successive, la prima essendo riservata ai Soci del Club e in corso di svolgimento mentre leggette queste note, ovvero martedì 16 a Balocco e mercoledì 17 settembre a Monza con Merzario. Il secondo gruppo andrà a Balocco a fine settembre e sarà pilotato da Brambilla. Tutti gli «invitati speciali» saranno comunque avvertiti telefonicamente o telegraficamente.

## Ecco gli 80 «invitati speciali»

- CON PUNTI 21:**  
 Giorgio SPALLAROSSA - Salita S. Barnaba 24 F-11 A - Genova  
 Giuseppe BARRIERE - Via Monte S. Michele 6 - (NO)  
 Mino RANZINI - Corso della Vittoria 2 - Novara  
 Ettore ZUCCONI - Via Fossati 26 - Novara  
 Carlo RIGOLDI - Via Cimara 5 - Pioletto (MI)  
 Franco DONATI - Via Bellincioni 16-a - S. Donato Milanese  
 Claudio DAMARCO - Via Copernico 10 - Milano
- CON PUNTI 21-1:**  
 Enrico CATTANEO - Via Crespi 2 - Novara  
 Roberto CATTANEO - Via Crespi 2 - Novara
- CON PUNTI 20:**  
 Erio IORE - Via Muradello 8 - Chiari (Brescia)  
 Francesco BRIGNOLI - Via A. Andreoli 18 - Chiari (BS)  
 Corrado SENESI - Via de' Rolandi 1 - Milano  
 Natale BOZZETTI - Via Cardinale Mezzofanti 1 - (MI)  
 Giuseppe PRISCO - Loc. Balanzano, Strada Tiberina sud 2-v - Perugia  
 Giorgio PRISCO - Via Archimede 9 - Corsico (MI)

- CON PUNTI 19:**  
 Alberto RONDINA - Via Cavour 39 - Pescara (\*)  
 Silvano PRINA - Via de' Grimaldi 15 - Milano  
 Giampiero FALSINI - Corso XX Settembre 35 - Corsico (MI)  
 Carla COLABELLA - Via del Turco 29 - Ferrara  
 Rinaldo LAMMA - Via Lama di Reno 51 - Marzabotto (BO)  
 Marzabotto (BO)  
 Mario GRAZIOLI - Via Risorgimento 4 - Pizzighetone (Cremona)  
 Giovanni METASTASIO - Via Zampieri 21 - Casalechio di Reno (BO)  
 Aurelio GHIOOTTO - Via Bologna 72-29 - Genova  
 Marco VEGGI - Via Alberto Picco 4/9 - Genova (\*)  
 Mirella BATTILANA - Via Persicetana 76 - Calderara di Reno (BO)

- CON PUNTI 18:**  
 Walter MASSETTI - Via Arton 7 - Asti  
 Alberto OCTTI - Via S. Monica 1 - Milano (\*)  
 Romano BRUSINI - Via Suzzani 92 - Milano (\*)  
 Adriano RASI - Via Beccherie 18 - Feltre (Belluno)  
 Marco Gabriele ROSSETTI - Mura A. Zamboni 1 - Bologna  
 Enzo CARTAPATI - Strada dei Colli - Goito (MN)  
 Maurizio CARTAPATI - Strada dei Colli - Goito (MN)  
 Onofrio COLABELLA - Via del Turco 29 - Ferrara

- CON PUNTI 17:**  
 Pierangelo AGATTAU - Via G. Guglielmo 55 - (CA)  
 Giampaolo ROLLI - Via Scalette - Rep. di S. Marino  
 Donato SEVESO - Via Torre 14-a - Cantù (CO)
- CON PUNTI 16:**  
 Stefano LAGUZZI - Via Nicola Arata 5-8 - Chiavari (GE)  
 Marco D'AURIA - Via Como 31/11 - Bollate (MI)  
 Emanuele CARLI - Via R. Prati 27 - Modena  
 Giuseppe M. ZENNARO - Via Trentacoste 32 - (MI) (\*)  
 Fabrizio VISCONTI - Via Matteotti 36 - Ceremate (CO)  
 Michele BALLARIN - Via E. Filiberto 6 - Milano  
 Mauro ELBO - Corso Marconi 48 - Sanremo (\*)  
 Arnaldo GIOVANELLI - Via Siemens 4 - Bolzano  
 Roberto GUOLO - Via Lancieri Novara 20 - Treviso

- CON PUNTI 15:**  
 Roberto GETTATELLI - Via A. Baccarini 11 - Roma  
 Ferdinando GABELLIERI - Via Galilei 43 Lastra a Signa (Firenze)  
 Luigi POZZA - Via A. Campesano 20 - Bassano del Grappa  
 Ivo - CECI - Via Anzani 52 - Como  
 Enzo CARRUBBA - Via C. Rasponi 22 - Roma (\*)  
 Aldo BRAGHINI - Via Vira 16 - Somma Lombardo (VA)  
 Ermanno RICCHIERI - Via Achillini 1 - Bologna  
 Enrico NEGRONI - Via Stazione 6 - Sesto ed Uniti (Cremona)  
 Roberto CAPRARO - Via Paglia 10 - Verona  
 Fabio BRINZI - Via Romana 247 - Capannori (LU)  
 Luciaro POGGIO - Via Bernardo Vittono 4 - Rivarolo Canavese (TO)

**Nel prossimo numero questa DECAL - REGALO**

**I PILOTI ITALIANI CAMPIONI DEL MONDO CON L'Alfa**

**AUTO SPRINT**

**A. MERZARIO**

da FARINA 1950

- CON PUNTI 15:**  
 Rosella FIORENTINI - Via Colombo 45 - La Spezia (\*)  
 Alberto PORTA - Viale Madonna 8 - Cantù (CO)  
 Dante CANDINI - Via Mar Ionio 59 - Modena  
 Giancarlo FIORENTINI - Via Monte Asolone 59 - Torino  
 Paolo PAOLUCCI - Via S. Ambrogio 36 - Voghera  
 Alessandro CAREDDA - Via La Vega 12 - Cagliari  
 Massimo MASIA - Via Basilicata 8 - Cagliari

- CON PUNTI 14:**  
 Stefano LAGUZZI - Via Nicola Arata 5-8 - Chiavari (GE)  
 Marco D'AURIA - Via Como 31/11 - Bollate (MI)  
 Emanuele CARLI - Via R. Prati 27 - Modena  
 Giuseppe M. ZENNARO - Via Trentacoste 32 - (MI) (\*)  
 Fabrizio VISCONTI - Via Matteotti 36 - Ceremate (CO)  
 Michele BALLARIN - Via E. Filiberto 6 - Milano  
 Mauro ELBO - Corso Marconi 48 - Sanremo (\*)  
 Arnaldo GIOVANELLI - Via Siemens 4 - Bolzano  
 Roberto GUOLO - Via Lancieri Novara 20 - Treviso

- CON PUNTI 13:**  
 Inoltra, parteciperanno all'INCONTRO, per lo spirito particolare che anima le loro risposte, i signori: Fabian OCHOA c/a Istituto Don Bosco - Via Caboto 27 - Torino, e Maurizio PORCU - Via dei Giudicati 8 - Cagliari.

**Avvertenza:** i signori Veggi, Cenotti, Cotti, Brusini, Rondina, Cavazzini, Fiorentini Rosella, Zennaro, Delbò e Carrubba, contrassegnati in elenco con asterisco, per partecipare all'INCONTRO dovranno inviare ad AUTOSPRINT l'autorizzazione scritta del genitore in quanto minorenni.



**Carabinieri a cavallo domenica a MONZA  
di scorta al campione del mondo LAUDA**



# Il DIARIO del giorno-magico (e dopo) merita cominciarlo dal riconoscimento più importante per il futuro FERRARI

**AUTOSPRINT**, forse perché è « troppo defirito stampa specializzata », come ha voluto ricordare il loquace e autoeletto avvocato n. 2 dell'automobilismo italiano, è stato l'unico giornale tenuto accuratamente escluso, grazie anche alla nautelle vague informativa della Direzione Stampa Fiat (che prende facile d'... aceto), dalla dichiarazione ufficiale del Presidente della Fiat avvocato (n. 1) Gianni Agnelli, che solennizzava domenica sera 7 settembre il trionfo iridato Ferrari. Dichiarazione che, tra l'altro, ha fuggito (con qualche settimana d'anticipo sulla riunione Fiat-Ferrari per i programmi '76, prevista per il 10 ottobre) qualsiasi preoccupazione sul futuro da corsa '76 della Ferrari con quel « ... L'ing. Ferrari ha avuto fiducia in noi e noi in lui anche nei momenti meno felici. L'impegno di continuare su questa strada è quanto meno ovvio... ».

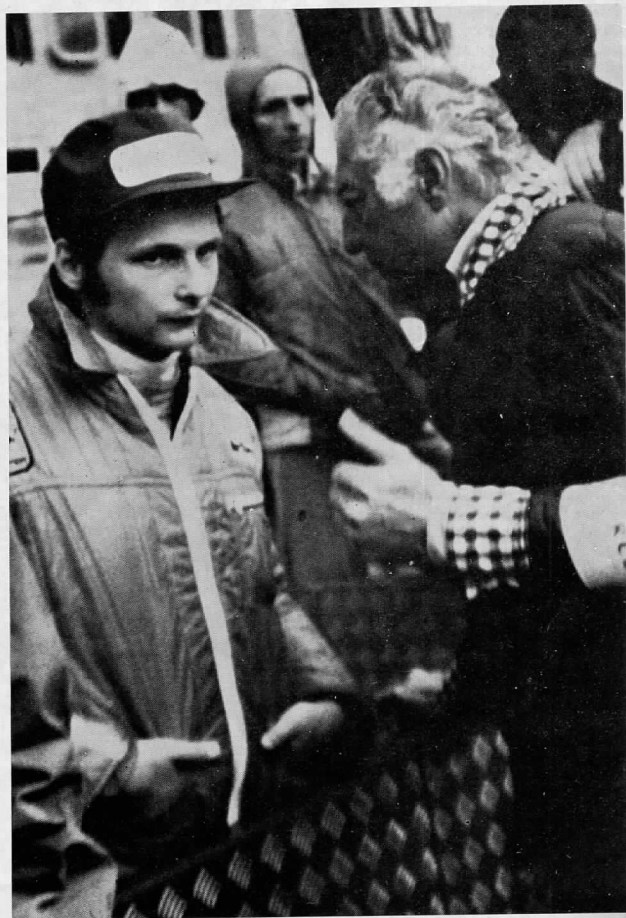
La cosa non ci ha sorpresi, né umiliati. Solo amareggiati, sul piano professionale, per la « minoranza » dei centomila acquirenti settimanali della nostra rivista. Amareggiati cioè per una carenza informativa che è solo colpa nostra. Abituati a non inseguire le informazioni tramite i canali ufficiali, ma a procurarcene comunque anche a dispetto di tutti, abbiamo mancato al nostro dovere verso i lettori. Ciò non toglie però che sentiamo l'obbligo (pur se al Presidente della Fiat e ai suoi cortigiani non interessa) di portare a conoscenza degli appassionati che ci leggono il pensiero del « socio » più importante della Ferrari, sul valore sportivo del trionfo iridato di Monza. Ai lettori ferraristi e a quelli no. E' un dovere e sarebbe sciocco non provvedere anche a sette giorni di distanza, nell'interesse stesso del nostro sport che pochi come l'avv. Agnelli, in certi vertici della vita nazionale, onorano di genuina passione. Perciò non ci vergognamo per riportare nella sua interezza il pensiero del Presidente della Fiat sulla Ferrari e sullo sport automobilistico, di riproporlo così come lo abbiamo letto nell'intervista apparsa sul quotidiano ufficiale Fiat (LA STAMPA di Torino) e firmata da Giovanni Arpino, martedì 9 settembre. Eccola.

« Cos'è una Ferrari 312 T? E' un prodotto perfetto, d'assoluta eccellenza, un optimum della creatività e laboriosità umane. Ecco l'immagine che anche un profano può ricavarne. Finalmente, tra di noi, ci si può scambiare un'occhiata di compiacimento. E l'occhiata che ci danno gli « altri », dall'estero, sottolinea i valori di questo risultato. La Formula 1 esige impegni sofisticatissimi, le due Ferrari hanno dovuto battersi con marche e piloti di alto livello, da sole. Magnifica sfida: con quel Lauda che ha la freddezza di un giocatore di scacchi proprio quei « maestri » che possono svolgere la partita come un problema matematico, e con quel Regazzoni che corre e avvampa per i suoi tifosi e le sue tifose, italianissimo insomma. C'è da dire che la vittoria di questo '75 non fa dimenticare il '74, quando la Ferrari avrebbe dovuto vincere con facilità ancora maggiore. Ma è la procedura che conta: sono i tempi che rafforzano in un convincimento. Questo: l'esperienza dell'industria italiana, l'esperienza della Ferrari, garantiscono un certo periodo di supremazia.

E sono vittorie che contano sul piano industriale.

La Lancia ampliò moltissimo

# e sempre sia LAUDATO...



L'avv. Giovanni Agnelli e Niki Lauda alla vigilia di Montecarlo, prima tappa-chiave del traguardo iridato raggiunto matematicamente a Monza

Riviviamo (a freddo)

le interviste a caldo

# Soltanto «abbastanza bello» per NIKI

MONZA, 7 settembre - Cento, mille, diecimila, tra striscioni e bandiere invocavano in coro il nome di Niki Lauda sotto al podio della premiazione. L'austriaco, dopo aver faticosamente raggiunto assieme a Fittipaldi Clay Regazzoni, che sul podio c'era da un bel pezzo ad inaffiare (con l'inseparabile Tramonti) di champagne la folla sottostante, prima di tutto si preoccupava di chiedere alcuni chiarimenti sul comportamento della sua Ferrari all'uscita delle curve al brasiliano che per molti giri lo aveva tallonato.

Sul suo viso non c'era certo dipinta la gioia prevedibile di uno che aveva appena raggiunto la sicurezza di aver vinto un campionato del mondo, tanto è vero che Niki alla prima domanda «Allora è o non è il momento più bello della tua vita?» risponde, dopo aver riflettuto per alcuni istanti, «Abbastanza bello». «Ma non ti senti travolgere dall'entusiasmo di questa folla? Se avessi vinto a Zeltweg il titolo forse non avresti avuto questa autentica festa?». «Qui o a Zeltweg per me sarebbe stato lo stesso».

A questo punto, visto che da perfetto «computer» Lauda non apriva il suo intimo ai sentimenti nemmeno in un momento come questo, tra una e l'altra delle ansiose domande che rivolgeva alla polizia «Potrà arrivare al camion della Ferrari?», siamo riusciti a strappargli qualcosa sulla sua corsa di Monza.

«Al via — dice l'austriaco — come era stato concordato ho lasciato andare via Clay. Il mio scopo era quello di arrivare in fondo davanti a Reutemann e tutto è filato bene fino a metà gara. Poi la macchina ha cominciato ad avere delle vibrazioni sul di dietro, non so se per le gomme o — a giudizio mio — per un ammortizzatore bloccato, così ho rallentato il ritmo (per la cronaca, la successiva dichiarazione ufficiale dell'ing. Ferrari ha escluso avaria di ammortizzatore, e ha parlato solo di una conseguenza negativa delle prescelte gomme dure per la gara. n.d.r.). Dai boxes mi segnalavano solo la posizione su Reutemann, così mi sono visto Fittipaldi negli specchietti solo quando Emerson mi ha raggiunto. Per qualche giro ho cercato di stargli davanti ma ho visto subito che quel ritmo era impossibile da tenere per la mia macchina, così ho lasciato passare Emerson e ho puntato solo a finire. Ora devo correre a Salisburgo perché fra pochi giorni ho il brevetto dell'aereo e devo ancora studiare molto».



CRONACA DELL'IRIDE '75

## COSI' IL 'BUNNY

**GP. D'ARGENTINA - GP. DEL BRASILE**

PER NIKI SOLO UN 6°-8° POSTO ...  
... PROBLEMI DI VIBRAZIONI CON LA B3

UN CAFFÈ DO BRASIL

UN MARTINI SECCO?

GRRR... SON TUTTO UNA VIBRAZIONE!

PER LAUDA ANCORA UN 5° POSTO

**GP. DEL SUDAFRICA** - DEBUTTO ANTICIPATO DELLA B12 T. ADESSO C'E' LA TENUTA DI STRADA MA A KYALAMI, COME TUTTI GLI ANNI, IL BOXER SOFFRE D'ASMA

PER LAUDA ANCORA UN 5° POSTO



**PARENTESI VINCENTE A SILVERSTONE ... ANCHE SE NELLO SPECCHIETTO C'E' SEMPRE LUI!**

**GP DI SPAGNA** - NIKI, POLE POSITION, NON FARÀ NEMMENO UN CHILOMETRO CHE IN UNO SLANCIO EFFETTIVO MARCATO ANDRETTI DISBRACERÀ IN MOLTO MODO IL SUO COMPAGNO CLAY. PER LE FERRARI LA CORSA È FINITA E INCHIÈ IL NOSTRO LUCA AVRÀ LA SUA PARTE!

LEI COS'HA DA DIRE?

ZITTO LÌ!

IO SONO L'AVV...

**GP DI MONACO** - NELLO ZOO DI MONTECARLO IL CONIUGETTO VINCE ... MA IL TOPO ROSICCHIA

DOVREMO RICORRERE AD UNA E-SORCIZZAZIONE!

**GP DI SVEZIA** - LAUDA FA IL BIS ... ANCHE SE ALL' INIZIO UN CERTO BIRAMBUIA METTERÀ LA SUA MARCA DAVANTI ALLA FERRARI E DAVANTI A TUTTI.

SOSPENDETE LA CORSA UN' ITALIANO IN TESTA!

VITTORIO

**GP DI SVEZIA** - TRIS DI NIKI GRAZIE ANCHE A DUE GOMME CAUSE DI REUTEMANN

**GP D'OLANDA** - LA RIVOLTA DEL ROBOT LAUDA PERÒ TI TESTA SUA E SARÀ SOLO 2°

MA CHE SUCCEDA! NON RISPONDE PIÙ AI COMANDI!

BOX

Fortunatamente a compensare il poco calore umano del neo campione del mondo c'era quello tutto «vero» di Clay Regazzoni e dei suoi tifosi. «Era da stamattina che sentivo un batticuore» diceva il padre di Clay nell'abbracciare il figlio. «Beato te, — rispondeva Rega — io invece stamattina quando ho visto tutta quell'acqua mi sono sentito venire addosso un nervoso!... Per fortuna che poi quando siamo partiti era tornato il bel tempo, così non ci sono stati problemi. Tutto sommato posso dire che anche se è

stata una vittoria più soddisfacente e sudata di quella del 1970 questa è stata una corsa fin troppo facile. Infatti ho sempre potuto controllarla a mio piacimento fin dal via. A metà ho esitato per qualche giro perché sentivo delle vibrazioni al motore e alle gomme. Ma evidentemente era roba trascurabile, perché quando mi hanno fatto segno di accelerare (Fittipaldi si faceva sotto), ho potuto farlo senza difficoltà».

EMERSON FITTIPALDI, abbonato al secondo gradino di Monza, dove

è salito con regolarità da tre anni a questa parte non stava nella tuta dalla felicità. «Ho fatto una corsa — dice — che mi ha reso molto contento. Dopo Silverstone quest'anno credo sia stata questa la mia miglior gara. All'inizio avevo la vettura sottosterzante ma dopo una decina di giri è tornato tutto normale e ho potuto andare all'attacco. Passare Niki è stata un po' un'impresa perché quello che io guadagnavo in parabolica lo perdeva sul diritto e all'uscita delle varianti. Ho risolto il mio problema

# A CAVALLINO ART & WORDS by Mdbellese

La domenica del trionfo  
seguendo il Comm. Enzo  
FERRARI a distanza

## Brindisi con vino brasiliano

MARANELLO - Può tornare ancora interessante (più che curiosità si tratta di una cronaca viva e reale) la descrizione della giornata trascorsa dall'ing. Enzo Ferrari nella sua «tana» di Maranello il giorno del trionfo. Siamo, d'accordo, un po' in ritardo, ma in fondo, a distanza di otto giorni le manifestazioni di giubilo continuano e credo che si possa inserire anche questo aspetto nella vita e nelle abitudini del grande costruttore.

Siamo arrivati a Maranello alle 11 di domenica 7 settembre. Silenzio immenso in questa celebre vallata dalla quale va sempre più scomparendo il verde. Ci rechiamo al nostro quartier generale, il «Ristorante del Cavallino», dove si stanno facendo le pulizie e si sta preparando il pranzo per i tifosi che verranno qui per assistere alla televisione alla corsa del titolo. «Si calcola — ci dice il gestore Athos — che siano circa 10 mila gli sportivi mondesi che sono andati a Monza. Qui sono rimasti solo 11, accompagnato dal suo autista, arriva allo stabilimento l'ing. Ferrari. Veste un completo grigio. Riusciamo a vederlo distintamente, sereno, in ottime condizioni. Entra nel suo studio da dove certamente ascolterà le comunicazioni di Montezemolo.

Sono le 13 passate da poco: Enzo Ferrari esce, attraverso la Giardinia, entra nel Ristorante del Cavallino; è solo. Con passo sciolto si dirige al suo tavolo. Noi, ripetiamo, non vogliamo disturbare Ferrari anche se la tentazione di avvicinarlo è forte. Che cosa potrebbe rispondere vedendo sbucare improvvisamente un giornalista, sia pure familiare? Il dovere professionale sta per soffocare i sentimenti di amicizia e il dovere della prudenza e del riserbo. Sono attimi tormentosi, di angoscia anche per noi, mentre, indubbiamente, Ferrari non deve essere in condizioni d'animo diverse perché a Monza sta diluviando.

Preferiamo rinviare a dopo colazione il tentativo. Intanto al «Drake» viene servito questo menù: tartine di verdura, una scheggia di grana parmigiano-reggiano accompagnati da un vinello di qualità! Alle 14 Ferrari esce dal ristorante: vorremmo rincorrerlo ma ancora qualcosa ci suggerisce di attendere. A quando? Quando uscirà per recarsi (forse) alla pista di Fiorano.

Ma il costruttore esce in vettura diretta (crediamo) nella sede in città. Sarà con lui, più tardi, il capo ufficio stampa dr. Franco Gozzi per redigere il comunicato da diramare a fine corsa, alle agenzie di stampa.

La nostra giornata può sembrare inappagata, ma in fondo l'abbiamo voluta così per viverla tranquillamente, senza disturbare quella di Enzo Ferrari del quale a Monza, cessato il diluvio e conquistato il titolo mondiale e la vittoria nel Gran Premio d'Italia, centinaia di migliaia di sportivi scendevano in nome. In tutto il mondo la notizia suscitava una vastissima eco.

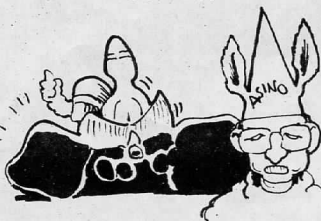
Il bar del «Ristorante del Cavallino» si era affollato di tifosi della «Ferrari» anche di coloro che recatisi a Monza e visto come si metteva la giornata, ai primi scrosci di pioggia erano rientrati giusto in tempo per assistere al via. Gente che era partita da qui alle 4 del mattino! Un'esplosione di gioia, una gioia contenuta e consapevole ha salutato il trionfo, mentre Athos ci faceva assaggiare (noi che non beviamo vino da alcuni anni) un goccio di vino brasiliano che ha voluto stappare per il grande evento.

m. m.

GP DI FRANCIA: ANCORA LAUDA NON OSTANTE LA CACCIA



GP DI G. BRETAGNA: IL GIORNO DELL'ASINO



GP DI GERMANIA: REUTEMANN SI RIFA DELLA SUEZIA. LAUDA PER UNA CON MA SARA' 3°



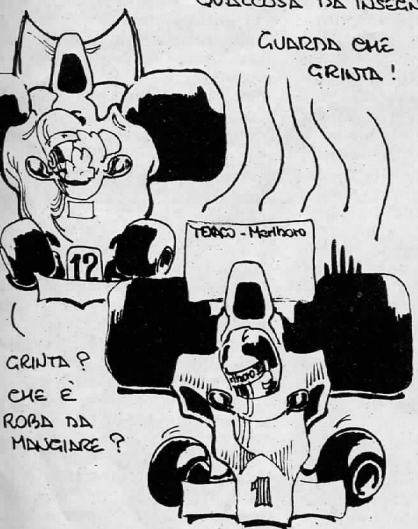
GP D' AUSTRIA: MANCA DI LAUDA IN CASA BRAMCI TERA' LEZIONI DI GUIDA. NIKI E' A 1/2 PUNTO DAL TITOLO



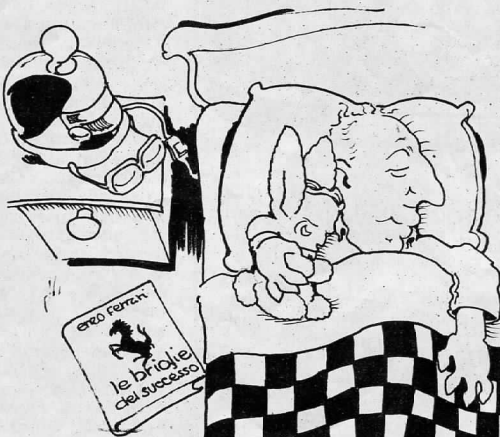
GP D' ITALIA: LAUDA 3° E' CAMPIONE DEL MONDO MA FITTI HA ANCORA QUALCOSA DA INSEGNARCI

INTANTO QUALCUNO SI GODE GIÀ UN MERITATO RIPOSO!

GUARDA CHE GRINTA!



GRINTA? CHE È ROBA DA MANCIARE?



mettendo letteralmente il muso della mia McLaren nel cambio della Ferrari all'entrata della parabolica, cosicché in uscita sulla scia, alla staccata della chicanone, sono entrato per primo. Comunque, a parte tutto, la soddisfazione di battere Niki nel giorno in cui ho dovuto cedergli il titolo mondiale me la sono tolta, e non è poco!».

CARLOS REUTEMANN ha parlato con filosofia della corsa che ha visto svanire anche le sue ultime illusioni da caccia al «mondiale». «La mia vettura — diceva l'argentino —

non era certo all'altezza delle Ferrari. Per di più nell'incidente della prima chicanone, devo aver lesionato qualcosa perché la macchina non stava in strada bene e al motore a volte mancavano dei colpi. Perciò, dopo qualche giro, ho fatto passare Fittipaldi, perché per me era importante finire. Infatti se Lauda ha già vinto il titolo mondiale, non dimentichiamo che la lotta per la rincorsa al secondo posto tra me e Emerson è ancora aperta».

Tito Zogli

**FILTRO LUCAS**  
**QUELLO CHE CONTA**  
**E' LA SOSTANZA**



La sostanza del filtro Lucas è racchiusa in trent'anni di esperienza, tecnologia di base alle esigenze delle vetture italiane. A queste aggiungete l'esperienza e la capacità della Lucas, Gruppo di livello mondiale nel campo dell'automobile, e l'assistenza che la Carello vi può offrire - come sempre - su tutto il territorio nazionale, per mezzo di una capillare organizzazione di vendita.

Filtro Lucas: all'origine nelle maggiori case auto

**FILTRO LUCAS**  
**MOLTA ESPERIENZA CARELLO**

L'altra faccia di MONZA

Cronaca (non proprio «fanta») di un felice week-end settembrino

# Quelle ore «terribili»

MONZA - Venerdì pomeriggio, al termine dell'ultima sessione di prove, l'atmosfera in direzione corsa era quella di una paura. Luca Di Montezemolo scrutava ansiosamente i tempi alla ricerca di una motivazione per quel secondo e mezzo in più venuto fuori inaspettato proprio in mattinata. Ma si trattava di un secondo e mezzo in meno ottenuto dalle Ferrari, rispetto alle prestazioni dei concorrenti con motore Cosworth! C'era di che rallegrarsi. Ed invece visi scuri, chini su cronometri e appunti, indagini rigorose. Stai a vedere — si diceva l'avvocato in seconda — che i «poveri» assemblatori si stanno facendo qualche scherzo. Si sa che tipo sono, aveva ragione il commendatore quando mi raccomandava di diffidare di loro. Ed io invece, niente. Con questa mania dei «rapporti aperti» una parolina con Ecclestone, una con Ted Meyer ed ecco che questi mi vanno a combinare qualche scherzetto. La strategia della tensione. Ma le indagini non approdavano a nulla. Rocchi e Forghieri insistevano, secondo logia, nel mantenere un atteggiamento sereno e distaccato. «Che cosa è successo alla macchina di Regazzoni sabato mattina?» Aveva chiesto uno sprovveduto al super tecnico di Maranello. «Non ne so nulla — aveva risposto — io mi occupo del complesso della macchina, non delle sue parti singolarmente». Della rottura del motore (ma si trattava di una unità vecchia, rassicurava Montezemolo, con un o due Gran Premi sulle spalle). Chissà poi perché allora l'avevano montata sulla macchina di Regazzoni? I giornalisti erano informati più tardi a mezza voce dai meccanici e piloti. Ma lo stato di tensione non accennava a dissolversi.

Ed il secondo giorno di prove, sabato, il problema si ripresentava in tutta la sua gravità. Sì, gli inglesi erano andati un po' più forte, Fittipaldi si era fatto sotto. Ma che diamine! c'era sempre un secondo di distacco rispetto alla migliore della Ferrari. Ma come mai non erano riusciti a fare di più?

Da parte sua Cristiano Rattazzi, ufficialmente in visita di piacere a Monza, osservava perplesso. Perplesso anche relativamente al piacere che avrebbe potuto trarre dal suo vantaggio. «Ma come — si diceva — svegliato in mezzo alla notte a casa mia, in Argentina, messo di forza sul primo volo per Roma senza neppure avere il tempo di esprimere la mia opinione e questi parlano di viaggio di piacere?».

D'altra parte neppure Montezemolo sembrava provare molto piacere per l'inaspettato aiuto. Con Tufarelli, il direttore generale Fiat, a passeggio per i box sabato mattina, sembrava preoccupato, insoddisfatto. «Vede, ingegnere, abbiamo fatto di tutto ma quel secondo di vantaggio rimane, non vorremmo fosse tutta una macchinazione ordita dai nostri concorrenti. Sa in questo modo ci screditano di fronte al vostro pubblico, e il pubblico di Monza è importante ed è anche gente difficile specie ora che è venuto fuori quel tal Brambilla». E Tufarelli assentiva tenendo per mano il figlioletto.

Il disagio si perpetuava anche nelle ore libere la domenica della corsa, con Regazzoni «out» sotto la pioggia ed in corsa. Ma questa volta le motivazioni erano chiare, c'era la condotta rinunciataria di Lauda (certo lo avete capito anche voi, è colpa di un ammortizzatore e che altro se no?) e quella vibrazione sul motore di Regazzoni ad impensierire. Ed il secondo di vantaggio allora non era più sufficiente. Rattazzi guardava Montezemolo e segretamente lo invidiava. «Ma guarda un po' che coerenza, sempre lo stesso, nella buona e nella cattiva sorte, sempre attento a non fidarsi mai di nessuno». La sera mentre Lauda abbandonava l'autodromo su una Citroen bianca accompagnata da due vigili motociclisti, Rattazzi pensava all'Argentina. «Quando pensi che possa tornare a casa?» — chiedeva innocente a Montezemolo — «Ma anche subito, non ti preoccupare, il titolo ormai lo abbiamo vinto, e poi sono qua io o no?».





che giorno il parto del primogenito, che altrimenti sarebbe stato troppo per la serenità familiare.

« Son curioso di sapere se la tua è malafede o incapacità di giudizio — sparava con la sorridente sicurezza di compiacimento appagato. — Ecco, hai visto che cosa significa quando al ceppo di una tradizione si riesce ad accomunare la fresca vitalità di una sorgente di iniziativa giovanile! Questo mondiale '75 è la prova di quanto valga l'aver saputo accettare, da parte di un uomo di 77 anni, come Ferrari, nella freschezza delle sue idee, il lasciar fare ai giovanili delegati al compito. La qualità dell'iniziativa manageriale giovane, concreta e spregiudicata, realistica e dialettica che si esprime in Luca, e le qualità tecnico agonistiche di un pilota altrettanto giovane che ha saputo realizzare, sempre in chiave manageriale, l'applicazione delle sue qualità psicofisiche e tecniche alla macchina da corsa, sono il segreto del raggiunto risultato assoluto ».

A quest'ottica poi seguiva un ulteriore vorticoso eloquio delle qualità di Lauda, amministratore principe dei suoi mezzi e di quelli della vettura, razionale condensato di fredda determinazione e di scelte, calcolate in totale utilitarismo di obiettivi, nel ribadito accostamento al Clark, vertice-simbolo dei sogni di prima passione automobilistica dell'entusiasta Cristiano. Che forse non pensava in quel momento di fare torto alla memoria del cugino Ludovico (Scarfotti), proprio a Monza nove anni prima affiere di un riscatto che non ebbe altrettanto teneri riconoscimenti pur se guadagnato con una Ferrari con minor vantaggio della T sulle rivali.

Lo sfogo di cotanto rampollo, convinto padrino delle scelte che nell'estate del '73 tendevano a questo traguardo, tradiva sin troppo sfacciatamente l'istintivo compiacimento che, ad avallare le sue convinzioni, fossero stati proprio altrettanti personaggi-simbolo di un mondo che non deve sudarsi le difficoltà della vita in battaglia quotidiana con piccole malinconie. Un mondo che può esprimersi nel più vasto disegno di scelte, al massimo appesantito dalle severe regole di studio in università straniere o da quelle dei ben calcolati dosaggi di qualità che si leggono nei cifre dei conti in banca.

### Un'antipatia nata in Argentina

E' un istinto naturale, che spiega come si possa aver preferito concedere il meglio al Lauda figlio di banchiere, cui si è dato modo di portare felicemente al conto attivo il suo autoinvestimento bancario (certo improbabile per qualsiasi altro campione), che non tre anni fa persino a uno Stewart o (prima di decidersi per Lauda) a un Fittipaldi, mettiamo, che per la Fiat nel suo esordio industriale brasiliano, sarebbe stato certo un investimento più sicuro nel fine '73, anche nei suoi disegni multinazionali e specie brasiliani.

Ma tant'è: è istintiva l'attenzione, per chi la vita non l'ha sofferta, a cercarsi partner per i propri obiettivi di compiacimento tra chi altrettanto non ha dovuto troppo sudare sul piano materiale. E' un istinto quasi viscerale davvero se, nella foga di sì compiaciuta polemica, è venuto altrettanto facile al rampollo di ceppo Agnelli, con voluto sprezzo persino di onesto realismo, rinfocolare una ingiustizia: « L'ho visto il tuo Merzario come ha messo a posto la Copersucar: va più piano della Lombardi!... » C'era in questo ultimo contrappunto, non solo la cattiveria spicciola per una antipatia malamente nata nei giorni neri d'Argentina di Giunti, ma forse anche il sollievo per un periodo di contraddizione nei fatti, che aveva fatto palpitarne i talent-scout della jet-society Ferrari in quei lontani primi tre mesi della stagione '74, quando il fantino comasco impauriva con i suoi giri record a fil di Ferrari B.3, facendo telefonare a volte con sollievo al preoccupato Luca in quel di Maranello: « Sita tranquillo commendatore, oggi il vincitore della 1000 Km. di Monza con l'Alfa è soltanto settimo nei tempi... » o roba del genere.

Era la vigilia della prova decisiva di Monza, quando Cristiano Rattazzi sfidava a quelle dichiarazioni di sussiego. Anche

laggiù a Maranello, pur se in diversa dimensione, le emozioni e i compiacimenti dovevano essere persapoco gli stessi. Show-down dei tempi di prova a parte quelli che annichirono gli avversari, era tutta la scenografia iridata pre-Monza che mostrava di dare un colpo di spugna a tutte le argomentazioni polemiche che avevano resi duri gli anni di amara sconfitta, compresa quella propiziata dai clamorosi errori di guida della squadra '74. Confermate ora le concrete speranze per un raggiungibile traguardo finale nel pieno delle prestazioni del T, senza alchimie di mezzi punti ma con vittoria piena (come Ferrari disse di pretendere post Zeltweg), a rendere più piacevole il risultato veniva il dolce di alcune vendette. Merzario arrancava umiliato con la mediocre Copersucar in ultima fila di schieramento, Brambilla mostrava di non poter ripetere exploit alla Zeltweg tra il pubblico amico e addirittura mancava nei boxes l'ultimo

campione che aveva scritto nell'albo iridato il nome della Ferrari nel lontano '64. John Surtees, che appena due anni dopo venne già con calcolo smitizzato nel cuore dei tifosi nazionali, forse perché pretendeva troppo di accreditare a se stesso di quel titolo che siglava un ritorno già allora altrettanto penato, affondava nei problemi economici delle sue illusioni. Ferrari aveva appena letto compiaciuto, nei giorni precedenti, le spiegazioni dell'ex big John su un quotidiano, dove testualmente egli ripagava col senno di poi il Drake con:

« ... ora che ho anch'io la responsabilità di una scuderia da corsa mi rendo conto dei problemi che ha avuto Enzo Ferrari quando corresse per lui, quando cioè si intramiserò nella realizzazione dei program-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 20

Le ore dell'iride  
MONZA, rivissute  
in un esame di coscienza senza preconcetti, che suggeriamo ai ferraristi anche più irriducibili

## Il mancato bagno di lambrusco

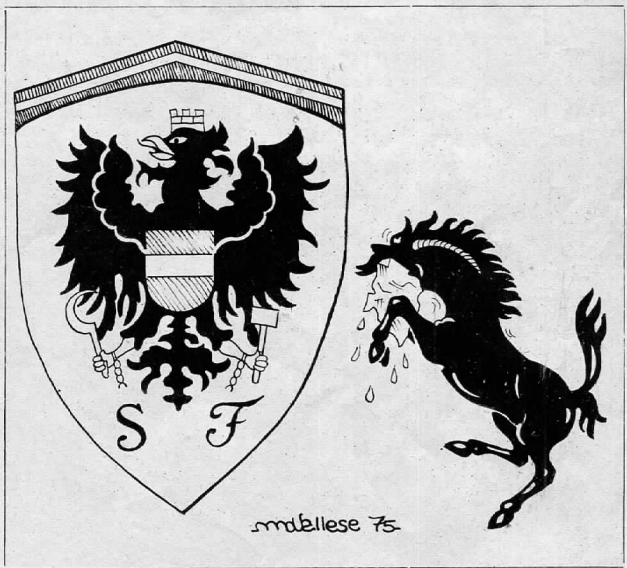
« Chissà come l'avrà presa il commendatore... ». Il coro di colleghi e amici era unanime. Preoccupato in alcuni, maliziosamente compiaciuto in altri. Tutto per quell'aquila nera, sostituita al cavallino nello scudetto giallo della copertina dedicata all'iride di Monza '75. Come? Non ti ha detto niente? Non si è sfogato in conferenza stampa? Se l'è presa solo per la « voce » della cilindrata?

Consodendo la grinta dell'uomo, il dubbio era lecito, pur ammettendo il trattamento di tranquillizzazione operato dalla Fiat, che in questi anni di « società » si è adoperata sempre ad ammorbidire il Drake nei rapporti stampa.

A qualcuno forse è sorto il dubbio che in verità c'era poco da risentirsi per quell'aquila. Era un accostamento che diventava persino banale, dopo che per due anni si era solo puntato, specie ai vertici del management Fiat destinato alla conduzione Ferrari, di ottenere che l'unica (o quasi) voce dissidente sulle obiettive qualità reali del pilota destinato al mondiale in Ferrari, riconoscesse il contributo determinante del Niki d'Australia a questo risultato. E quell'aquila che faceva piangere, in un accostamento storico certo provocatorio, il cavallino di Baracca, non poteva essere ora contestata e liquidata come blasfema nel nido fattogli guadagnare.

### L'entusiasta CRISTIANO

Era quanto in pratica lasciava intendere il « nipote Fiat », l'eccitato Cristiano Rattazzi, piovuto a Monza dal Sudamerica la scorsa settimana in grande affanno, per fare in tempo a tenere a battesimo iridato il « figliolino » (del suo talento di scopritore di assi del volante), sperando che laggiù nella natia Argentina la moglie (un po' seccata per la sortita aerea destinazione Monza) non anticipasse di qual-



### Il giudizio di AGNELLI

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

il suo prestigio ai tempi delle carreras in Sudamerica.

La Ford vincendo a Le Mans tanti anni fa, portò in Europa il suo marchio, qui appena conosciuto. Quando Francesco Agello ottenne il record, tutt'ora imbattuto, di velocità, nel '34, con un idrovolante Macchi MC 72 e motore Fiat 3200 CV, e il suo apparecchio aveva una apertura alare di otto metri, suscitò attenzioni straordinarie. E forse non è agevole dirlo, ma tecnicamente è ineccepibile: la traversata atlantica dei Savoia-Marchetti in quegli anni fu avvenimento di portata eccezionale, come mitologia e capacità tecniche. Ecco il "potere" che ottiene una vittoria, che deriva da un record.

I nostri rapporti? Pura questione di fiducia. La Ferrari opera in totale libertà, ogni tanto richiedendo l'assistenza per alcuni aspetti del suo lavoro: misurazioni, controlli, che non sono possibili a Modena. Ci siamo stretti la mano con reciproci intenti e lealtà. E l'équipe di Ma-

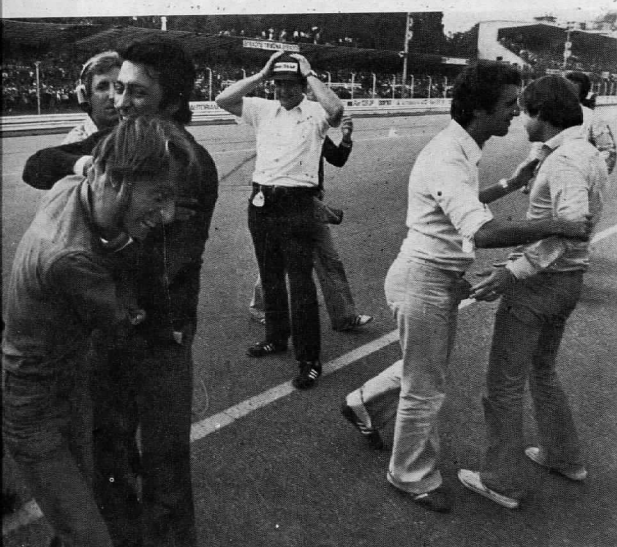
ranello procede in modo eccellente, dalla triade tecnica che fa capo a Mauro Forghieri ai più giovani o giovanissimi specialisti. La stessa aria di casa li ha aiutati, unificati. E un uomo come Luca Montezemolo ha contribuito alla miscela, ora smussando ora appuntendo gli incastri psicologici. Per non dir di lui, Enzo Ferrari. Un personaggio indimenticabile. Gli ho telefonato prima del Gran Premio. Per fargli gli auguri e dirgli: glieli ripeterò di certo tra undici anni. Ma c'è anche questa componente da sottolineare: la nostra assistenza alla Ferrari ha "reso" in pochi anni quanto nessun'altra. Ha funzionato per noi. Un esempio raro. E poi questo sport è affascinante. E' affascinante il coraggio. Come in certi sportivi americani che volano con ali da pipistrello o saltano enormi ostacoli con la motocicletta. Clay Regazzoni è un esempio di coraggio, per questo la gente lo predilige anche se lo « scacchista » Lauda è un campione di assoluta modernità. Essi hanno contribuito a questo risultato. Per imporsi, una macchina deve vincere. Noi lo si fece nel lontano dopoguerra, nel '18. Poi dovemmo pensare alla fabbricazione, alla vendita. Ora lo fa la Ferrari.

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

mi di lavoro una varietà di problemi diciamo politici cioè non di sport puro. Anch'io, come lui, ho dovuto ricorrere troppe volte al parere non sempre intelligente, onesto e valido di terze persone e anch'io come lui ne ho sofferto perdendo occasioni d'oro, come ai tempi della nostra collaborazione, quando avremmo potuto vincere insieme non uno ma chissà quanti campionati del mondo...».

Frasi di una obiettiva serenità, che peraltro sarebbe stato giusto leggere con altre che non facevano tutta una resa a discrezione di quella dell'ex. Ma tant'è, il calice della vendetta poteva essere mai più dolce?

C'era tutto insomma, in due clan del ritorno al trionfo iridato per la società Torino-Maranello, per essere appagati. Con sussiego veniva riferito persino dei cartelli contro AUTOSPRINT e «W Lauda» che i più accesi dei ferraristi azzardavano in qualche angoletto di Monza. Con dovizia di particolari venne riferito delle battute-scandalo nei punti caldi delle tribune spettatori, tra gruppi di lettori e il direttore di cui la smetteva contro Lauda? Perché sempre piloti italiani?... Ma non si riferì peraltro degli applausi di quei ragazzi (mamma mia che vergogna!...)



Il Balletto della Vittoria davanti ai boxes Ferrari di Monza: il d.s. Montezemolo è abbracciato, alla maniera dei poliziotti monegaschi, ma stavolta per la gioia, da un tifoso; accanto Piero Lardi e Cristiano Rattazzi ballano uno shake-Niki specialissimo. Il meccanico con le mani sul cappello è in festa anche lui, anche se il gesto potrebbe far pensare il contrario...

quando la nostra replica fu: «Che ne direste se, tra i lettori stranieri e quelli italiani, AUTOSPRINT tenesse conto più degli stranieri?». Il coro di apprezzamento che seguì, quello no, non venne conteggiato... Avrebbe annacquato forse di obiettività il vino della rivincita.

## L'imbarazzo di NIKI

E venne la corsa. Con quella galoppata di testa di Clay, certo concordata per appianare quelle divergenze di rivalità passata, quando — persino Montezemolo, proprio nelle confidenze pre G.P. d'Italia ha dovuto ammetterlo — «le mura della roulette tremarono a Montecarlo e a Monza '74 con i due che stavano quasi per venire alle mani» (eran bugie di AUTOSPRINT, vero?).

E venne la rimonta di Fittipaldi, finalmente liberatosi dell'ostacolo di Reutemann, che si decise a dar strada solo quando il commissario in parabolica De Leonibus gli andò a sventolare la bandiera azzurra sotto il naso. L'affaccio di Fittipaldi

vò la risposta di Clay, non quella di Lauda. Inutile star qui a sofisticare, a sottilizzare sulle scelte da computer o su quelle più logicamente gradite di orgoglio da campione. Fu il sorpasso. Un sorpasso al quale Lauda, la tivù lo mostrò bene, tentò sulle prime di resistere, ma Emerson fu più duro.

E il pubblico anNIKIti di nuovo, per diversa ragione stavolta. L'euforia del mondiale raggiunto sembrò smorzarsi. Quel sorpasso confermò il computer, non confermò la validità di giudizi qualitativi ben più calorosi. Lo si vide subito quando la corsa finì. Quando lo choccar di mani sotto il podio fu monopolizzato da Clay, il campione del coraggio e del cuore. Persin Fittipaldi si prese più applausi del campione del mondo, arrivato più tardi sul podio, quasi schivo e imbarazzato, forse convinto anche lui di quello che il pubblico più sereno pensava. Non aveva onorato il titolo, come aveva chiesto in vigilia Reutemann: «Se fossi io Lauda, corerei per vincere a Monza, non a caccia di punti, per dire così grazie ai tifosi ed a Ferrari...».

L'imbarazzo di Niki si tradiva nell'incertezza di saper rispondere all'ultima programmazione da computer: c'era un tale sul podio che gli faceva chiari segni, dopo che Lauda aveva ricevuto il mazzo di gladioli, di gettarli uno per uno al pubblico, che ancora sostava sotto il podio

# Nemmeno un telegramma dei «politici» a FERRARI per la vittoria iridata!

Qualche mese fa, in occasione della convulsa campagna elettorale, la direzione di AUTOSPRINT si rifiutò di accettare una richiesta arrivata dalla società che gestisce la nostra pubblicità. Si chiedeva di ospitare sulle pagine della rivista inviti elettorali dei vari partiti. Anche forse contro l'interesse dell'editore, fu dato parere negativo. Oggi, all'indomani della vittoria mondiale della Ferrari, che è stata generalmente interpretata in tanti ambienti, non solo nazionali, come un segno di vitalità e di riscatto del Paese, avvilito proprio dalla retorica politica alle difficoltà di questi ultimi anni, ci sentiamo ripagati per quella decisione. Siamo persino onorati di averla presa, come atto di difesa e di accusa, contemporaneamente, verso una classe dirigenziale che è vera ed unica causa dei nostri momenti difficili.

Volete sapere infatti chi sono gli unici che non hanno sentito, non diciamo il dovere, ma nemmeno il pudore di concedersi a un sia pur formalistico slancio di riconoscimento del risultato raggiunto dalle macchine di Maranello, così come non l'avevano fatto per l'Alfa mondiale, per la Lancia dei rallies, ecc.? Proprio loro, gli uomini politici, tutti loro, a livello solo parlamentare o di Governo.

Non c'è stato uno, si dice, uno di quei signori (che pur per altri più banali o meno nazionali temi non si fanno pregare a sfogare il loro esibizionismo telegrafico o in dichiarazioni enfatiche) che abbia mandato un biglietto, un telegramma di simpatia a Ferrari o alla Ferrari!

Le vittorie sportive così piene in campo automobilistico, che forse quest'anno saranno tra i pochi orpelli delle nostre depauperate discipline agonistiche, non sono state considerate degne di una attestazione semplicemente di simpatia! Dal Presidente della Repubblica Leone (che pure ha due figli appassionati), al Presidente del Consiglio Moro, dagli onorevoli o senatori che si son fatti belli a tuonare contro la motorizzazione e le automobili alla ricerca di citazioni e di titoli nella strumentale austerità, al Ministro dell'Industria o del Turismo e Spettacolo (che una volta era anche dello Sport), per finire ad uno qualsiasi di quei soloni sindacali che perlomeno avrebbero potuto ricordare le maestranze che hanno partecipato a costruire questi trionfi delle macchine italiane, nessuno ha sentito almeno il piacere istintivo di un atto di simpatia.

Anche coloro che dicono di essersi battuti perché i giovani acquistassero i loro diritti, coloro che dicono di rispettare gli entusiasmi genuini delle classi popolari, non hanno voluto o saputo tenere conto di cosa volevano dire quei centomila e più entusiasti di Monza, quei milioni d'italiani alla TV tutti in attesa di salutare le macchine rosse sul traguardo d'arcobaleno. Niente!

Tra le centinaia di telegrammi arrivati a Maranello, così come tra quelli che ebbe qualche mese fa l'Alfa, non c'è la firma di uno di quei signori che ci garantiscono tanto importanti ed essenziali per le nostre fortune nazionali. Ha telefonato Ingrid Bergman, ha telefonato il Principe Bernardo d'Olanda a Ferrari. Come simbolo degli italiani lontani è stato toccato il saluto di gioia del direttore del «Corriere degli Italiani» di Buenos Aires, hanno telegrafato e scritto tanti uomini illustri e sconosciuti, ma non un politico, nemmeno uno! Meno male che si è ricordato almeno del risultato il Presidente del CONI avv. Onesti. Ma forse perché in questi anni sportivi di magra, le vittorie iridate di auto e moto servono a far addizioni di successi ufficiali che altrimenti non si saprebbe andare a pescare, ora che dalle vezzeggiate discipline del ciclismo e atletica, canottaggio e scherma (oltre il calcio ovviamente), è sempre più difficile attendersene.

sab.

P.S. - Apprendiamo che a Ferrari dovrebbe essere consegnata domenica prossima a Bologna la «Rosa d'Oro», riconoscimento riservato a personaggi dell'industria, della scienza, della cultura. In questo caso a Ferrari perché «riscatta il nome del Paese attraverso una conquista mondiale che supera i confini dello sport». Il sottosegretario dell'Industria on. Cristofori, dovrà consegnare la «Rosa». Siamo proprio curiosi di conoscere le parole che il rappresentante del Governo pronuncerà in quest'occasione e come potrà spiegare l'assenteismo dimostrato dai politici finora verso il trionfo iridato del «Cavallino».

m. s.

ENZO FERRARI in genere si sfoga una volta l'anno. La conferenza stampa di fine stagione è un rito. Solo poche volte l'ha saltata. Negli anni più negativi. Questo '75, che è il più positivo da undici in qua, ne farà due. Martedì scorso 9 settembre ha riunito una cinquantina di giornalisti e teleoperatori al ristorante «Cavallino» di Maranello per «ringraziare la stampa anche per le critiche che hanno contribuito — ha detto — al felice esito della stagione»; tra un mese riconvocherà i giornalisti per annunciare i programmi '76. In questo numero, doverosamente dedicato all'iride-del-ritorno ferrarista, pensiamo sia giusto dare al «Drake» la tribuna «steno-grafica» diretta di colloquio con gli appassionati, riferendo praticamente parola per parola le sue affermazioni, convinzioni, giudizi, così come li ha resi ai giornalisti martedì scorso. Parole riportate appena per sommi capi dai quotidiani, nel frettoloso resoconto immediato.

Da parte nostra aggiungiamo solo delle considerazioni per legare il discorso generale e per contrappuntare qualche «passaggio», così come lo stesso Ferrari considera sia giusto per chi fa di questa professione non un tran-tran di quieto vivere o di condiscendenza verso chi è ai vertici, ma un piacere di lavoro, nel bene e nel male, sempre nell'interesse di chi legge e che, nel nostro caso, si appassiona ad uno sport che è soprattutto momento-di-verità inalienabile in ogni sua manifestazione umana e tecnica. Verità che, con le parole, si può forse appannare in qualche momento, ma che alla lunga è destinata a venir fuori, con la sprezzante realtà delle cifre o la brutale amarezza del dramma. Come deve essere ed è la vita stessa, una volta liberata dai falsi orpelli delle elegie di comodo.

# Lo sfogo



Al tavolo «presidenziale» della conferenza di Maranello del 9 settembre (da sinistra): l'avv. Luca Montezemolo, d.s. della squadra e assistente del Presidente, l'ing. Piero Fusero, neo direttore generale della Casa, l'ing. Enzo Ferrari e il dr. Franco Gozzi, capo ufficio stampa della Ferrari. Ha risposto alle domande dei giornalisti solo Enzo Ferrari (Attualfoto)

*E' durata un paio d'ore la conferenza stampa della Vittoria. Per qualche giornalista anche un po' di più. Per esempio per l'accreditatissimo scrittore del quotidiano ufficiale Fiat, il Giovanni Arpino (che ha avuto a colazione l'antipasto delle confidenze) finora più noto per gli elezeviri di cronaca calcistica (antiriveriana per eccellenza) o di moraleggiante condanna di questo sport. In queste ultime settimane ne è diventato invece il microfono ufficiale, con le confidenze speciali dell'avv. Agnelli e di Enzo Ferrari. (Ciò detto, per carità, senza alcuna «gelosia», che maliziosamente Ferrari, lo leggerete, ha voluto ricordare tra le manifestazioni più illuminanti del giornalismo automobilistico nelle sue scelte di campo).*

*Ma entriamo subito nel vivo, anche perché, cifrario record dell'iride a parte, la domanda (che ci è sembrato giusto portare d'apertura), ci ricollega a una copertina del nostro ex ALTOSPRINT-mese dello scorso anno. L'interrogativo era solo anticipato di un anno...*

## La scala dei campionati

**D.:** Nel suo preambolo lei ha accennato a sette campionati mondiali per conduttori e quattordici campionati per vetture sport. Alcuni dicono dodici campionati sport...

● ... e lo dicono tutti, soltanto che i conti tornano così. Prima il campionato era per le vetture sport e abbiamo vinto nel 1952 - '53 - '54 - '56 - '57 - '58 - '60. Poi venne il campionato costruttori ed ecco le vittorie: '62 - '63 - '64 - '65 - '67. Per ultimo è arrivato il campionato marche che da noi è stato vinto nel '72. Questi sono quattordici titoli mondiali. Non ci sono titoli discutibili, è soltanto che questo tipo di prove ha cambiato per ben tre volte denominazione.

**D.:** Quale è più importante delle formule da corsa attuali? Cioè, ai fini dell'utilità tecnica delle

corse, è più importante impegnarsi nel mondiale F. 1 o nel mondiale marche prototipi?

● Per me esiste una genealogia molto precisa. E' come negli stalloni che corrono al galoppo o al trotto. Prima c'è il cavallo di razza, poi vengono tutte le altre categorie fino al cavallo da tiro. E' chiaro che la Formula 1 è l'attività tecnica per eccellenza. Dopo la F.1 viene la F.2 che definirei di avviamento. Poi vengono le vetture sport. Sono passati i tempi del primo dopoguerra o del secondo dopoguerra, dove si partiva da vetture anche di tipo abbastanza normali che, «truccate», potevano portare anche a dei risultati. Ricordo per esempio che nel 1919-1920 mi sono classificato 2. alla Targa Florio con un'Alfa Romeo che era una vettura del 1914.

Quando lo sport diventa costume (anche politico)

**FERRARI '74**  
come  
**BARTALI '48?**  
ENZO come... GINO

**D.:** Credo che la vittoria che ha entusiasmato di più gli italiani sia stata questa di domenica 7 settembre; credo inoltre che l'esultanza non derivasse soltanto da una conquista sportiva. Lei crede che si possa dare una interpretazione anche di questo tipo di affermazione?

● Qui ci riportiamo al Giro di Francia e all'attentato a Togliatti. Quando in un Paese ci sono molte cose che vanno male, quando vediamo dei delitti come si sono perpetrati in Lombardia e in altre parti, ovviamente se viene una ventata di qualcosa di buono fa piacere a tutti. Sono stato anche accusato di non essere molto incline alla utilizzazione di piloti italiani. Questa è una polemica che trae origini lontane. Io sono di questa opinione: in questa democrazia dove tutti si sforzano a parlare di Paese, o a parlare di Nazione, io credo che esista ancora la parola Patria. La Patria non si nega, ma si conquista e si onora anche sui campi dello sport.

**D.:** La vittoria di domenica è stata la più esaltante anche per lei?

● Non è che sia stata la più esaltante. E' un po' come una cosa che si fa attendere per molto tempo. L'importante è che, dopo avere conquistato un alloro, non bisogna sentire il vuoto. Bisogna impegnarsi per un nuovo.



Ma eccoci subito ai temi che scottano. Questa che leggerete è una delle risposte che sono state più abbondantemente «censurate» nei resoconti

immediati. Forse è seccato che lo stesso patròn ha dato di Niki Lauda una dimensione più reale, rispetto a quella ripetuta forse con troppa improvvisazione da alcuni pulpiti, sempre in avanguardia nell'ossequio per vocazione. E magari non si è considerato che il giudizio di Ferrari non era nemmeno tanto limitativo, rifacendosi a quello che fu dato (pur se si dimostro a torto) di un certo Jackie Stewart. Ma tant'è: sono gli scherzi che combina la... coda di paglia.

## Il rag. Niki LAUDA

D.: Ha guardato la corsa alla televisione, domenicamente?

● Certamente. Si vede molto meglio che dai boxes.

D.: Possiamo chiederle un commento sulle vicende della Ferrari?

● Le emozioni sono quelle che si provano ogni volta che si corre. Ovviamente questa volta c'era una attesa un po' più accentuata, però io ero abbastanza tranquillo visto come si era avviata la corsa, e vista la forma smagliante nella quale si trovava il nostro Regazzoni. Poi, soprattutto, conoscendo il carattere di Lauda che, se vogliamo usare una espressione impiegata per un altro famoso pilota, è un «ragioniere del rischio».

## SORPASSO non segnalato

D.: Vuol dire su Niki Lauda, forse sarebbe il caso di dire qualcosa di più?...

● Niki Lauda per me è un professionista serio. E' un uomo che agisce secondo un calcolo preordinato, la sua più grande passione è la macchina, vive per la macchina, è un ragazzo molto ordinato. Lui fa per calcolo quello che altri possono fare per entusiasmo. Ma lui ha sempre un punto di vantaggio sugli altri, si prepara coscienziosamente la macchina. A Monza aveva seguito Regazzoni senza problemi. Poi c'è stato quell'attacco di Fittipaldi. Intendiamoci: Fittipaldi è un grande campione e ha fatto una corsa da campione. Ha visto che poteva acciuffare Lauda e l'ha fatto. Lauda correva per vincere il campionato del mondo. Doveva preoccuparsi di Reutemann e dal box gli segnalavano il distacco su Reutemann e non su Fittipaldi. Non interessava, quello a lui. Le nostre macchine erano partite con gomme dure, di sicurezza, non cercavamo i tempi delle prove. Ci son state delle vibrazioni che hanno consigliato Lauda a non correre rischi inutili. Ecco...

chiari di luna che pesano su Maranello, questa della serena smitizzazione economica dell'accoppiata di Bunny-&Clay modenesi ci voleva proprio. E' una presa di coscienza importante verso i problemi di un Paese che già ha grosse preoccupazioni con la bilancia dei pagamenti.



D.: Quali saranno i piloti dell'anno prossimo e qual è stato il segreto della vittoria 1975?

● Con Lauda e Regazzoni siamo già d'accordo. Ci siamo stretti la mano prima di Monza. Non hanno chiesto una lira in più dell'anno scorso. Mi sembra siano stati bravi. Sapete bene che Lauda ha avuto un'offerta dallo sponsor di sigarette, di un contratto di 200 milioni per passare ad altra squadra. Correttamente ce l'ha detto. Ed ha rifiutato. Non hanno ancora firmato solo perché io voglio essere a posto. Firmeremo i contratti appena sarà presa la decisione ufficiale per i programmi '76, che sarà ufficialmente definita (anche se non ci sono dubbi, ora, dopo la dichiarazione dell'avv. Agnelli) nella riunione di Consiglio del 10 ottobre. La Ferrari ha due piloti che hanno in programma sedici Gran Premi per il prossimo anno. Debbono fare 32 corse, perché per ogni Gran Premio, se si vuol veramente giocare tutte le carte a disposizione, bisogna andare a provare la macchina su quel circuito 15 o 20 giorni prima. Qual è stato il segreto della nostra macchina quest'anno? La possibilità che abbiamo avuto di andare a provarla sul circuito di gara: ne abbiamo ricavato insegnamenti tali da trovarci alle competizioni con la macchina a punto al 90%.

Ora viene il bello. A leggere questa dichiarazione voi che avreste pensato? Che Ferrari scherzasse... Ma...

## L'errore «terribile» (per gli altri)

D.: Chi sono e quanto e come - oltre i piloti - altri collaboratori che hanno contribuito al successo Ferrari '75?

● Penso che una delle ragioni del nostro successo consista nei tre tecnici che vanno d'accordo fra di loro e collaborano lealmente. Voi sapete meglio di me che tutte le conquiste nella vita sono frutto di una collaborazione leale. Se lei poi si riferisce al direttore sportivo della Ferrari, il direttore sportivo alla Ferrari non c'è, non c'è mai stato, non esiste. C'è un mio assistente che divide il suo tempo fra gli incarichi che ha avuto a Torino e quelli a Modena. E' chiaro che la Ferrari è controllata da me al 50% e l'altra metà è di Torino. Quindi che ci sia uno che viene e che mi assiste lo sapete bene: questa persona, tanto per non far nomi, è l'avv. Montezemolo. Non è che mi sia stato dato ad un certo momento o imposto. Montezemolo è venuto alla Ferrari perché un giorno io chiesi ad un vostro collega qui presente (si, ve lo posso dire, è Sabbatini) l'indirizzo di Montezemolo. Lo avevo ascoltato alla radio, al 3131, con Moccagatta: era intervenuto in una questione automobilistica. Io mandai a Montezemolo un mio libro, lui mi scrisse che sarebbe passato un giorno da Modena. E' venuto a Modena, ma doveva partire per gli Stati Uniti perché doveva prendere una seconda laurea in quel Paese. Siamo restati in corrispondenza, d'accordo che quando fosse rientrato sarebbe venuto alla Ferrari. Tanto è vero che è stata una sorpresa anche per chi mi aveva dato l'indirizzo, il giorno che ha saputo che Montezemolo era venuto con me. Non avevo detto niente a nessuno, e non avrei detto niente a nessuno perché non c'era una ragione di rendere pubblica una trattativa che era partita un anno e mezzo prima. Quindi Montezemolo non è un direttore sportivo: noi abbiamo un segretario che è Ghedini e che voi tutti conoscete, abbiamo tre «capi» che sono: Forghieri, capo dell'ufficio studi e che ovviamente ha la parte sperimentale; abbiamo Rocchi che come sapete è capo dell'ufficio sviluppo ed infine l'ing. Bussi che è il capo dell'ufficio esperienze. Quindi mi sembra che sia una famiglia abbastanza limitata, e soprattutto ognuno ha il suo compito. Compito diverso l'uno dall'altro, ed è quello che rende redditizio il tutto. Perché? Perché da noi non c'è bisogno di spendere (era quello che capitava a me quando lavoravo all'Alfa Romeo) otto ore al giorno a difendermi e due a produrre. Otto ore per difendermi il posto. Qui viceversa tutti sanno di essere insostituibili nel settore di loro competenza. Quando poi leggo che qualcuno è stato messo in frigorifero, beh, quando fa... caldo non è che poi gli faccia male. Ma non ci sono dei drammi, non ci sono dei disaccordi. Voi siete della brava gente. Io ho già imparato a invidiarvi profondamente. Stamattina mi hanno fatto leggere un trafiletto dove si dice che Ferrari aveva dei motori maggiorati a Monza, perché non era possibile che dessero un secondo a tutti. Però - si legge - si son ben guardati di fare il gesto signorile di dire «controllateli!» Leggendo ciò, mi son detto: debbo arrabbiarmi? Poi ho pensato: questo è uno che vuole sapere da me la verità. La dico ora che che siete in tanti ad ascoltare. Ecco: ci siamo sbagliati! Abbiamo montato per le prove due motori che abbiamo fatto durante le ferie estive e che sono destinati al prossimo anno. Non li abbiamo montati in corsa, perché ci interessava contare su dei motori noti e conosciuti. Questa è la verità... Non ci credete? Ma è la verità... L'ing. Bussi era in ferie in Sardegna, l'ing. Casarini non è più con noi, è in America con un nostro concessionario. Il giovane tecnico del Reparto Motori, aveva otto motori con dei numeri. Li ha scambiati! Sì, è stato uno sbaglio... Perciò quei due secondi in più che poi al sabato si son ridotti a un secondo in meno di vantaggio sugli altri, su Fittipaldi. Come dico? (e qui Ferrari si secca un po' n.d.r.) No, no, non c'entrano niente quei motori che si sono rotati di Regazzoni in corsa al Castellet e in prova a Digione... Un'altra cosa...



D.: Abbiamo incontrato Ickx in fabbrica, due giorni dopo il G.P. e un giorno dopo la sua intervista sul «Corriere della Sera» dove dichiara di rimpiangere di avere lasciato la Ferrari. Può questo significare un eventuale ritorno di Ickx?

● Ho anticipato che la Ferrari corre con due sole macchine e che i piloti saranno quelli di quest'anno.



Questa foto, pubblicata da La Stampa di Torino lunedì 8 settembre, dimostrerebbe in realtà il contrario. Ché si vede bene la segnalazione resa a Lauda. Mancano 4 giri alla fine. Gli si dice: giri in 34" (che è un bell'andare con quelle vibrazioni); hai un secondo e 7/10 da Fittipaldi e +38" su Reutemann. Chissà poi perché se a Lauda non segnalavano «prima» (di essere sorpassato) il distacco su Fittipaldi, gli hanno dato «dopo» il distacco da lui! Volevano forse che recuperasse? E allora perché han dato a Ferrari quella diversa informazione?

## Nemmeno per qualche spicciolo in più...

Se c'era da tranquillizzare le prossime trattative del rinnovo contratti metalmeccanici, con i

Una telefonata il giorno dopo: «Allora la stampa italiana c'è cascata bene dentro, vero inge-

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

gnere?...». «Perché, lei non ci crede?...». «Ma... veramente...». «Fa male, perché è proprio vero. Quelli delle prove di Monza, erano motori che non correranno più quest'anno...». Boo... Qualcuno potrebbe pensare: ma allora con un «errore» del genere, se ne capita uno alla rovescia?... E poi c'è quel piccolo retroscena, che rende ancor più «gialla» la vicenda. Quanto avvenuto venerdì 5 settembre alle ore 14,30 a Monza, nella palazzina della Direzione corsa. In una stanza l'avv. Montezemolo, Piero Lardi, Ghedini, stanno telefonando concitatamente i tempi «a casa». All'altro capo del filo c'è l'ing. Ferrari, che sembra non credere tout court a quanto gli dicono sui tempi: Come? gli altri a due secondi? Ma è certo? Leggetemi i tempi ufficiali. E poi, quando i tre hanno finito, si sente che dicono fra loro: ma che magari gli altri ci stanno facendo uno scherzetto, che vadano piano apposta per confonderci?... Comunque sia questo della vigilia di Monza merita di entrare nella leggenda degli «errori terribili». A parte che la risposta farà ricamare i giornali stranieri (come leggerete a pag. 35) hanno già affrontato — in chiave CSI — il problema delle «voci» malevole sui dubbi in F.1.

Da un po' di tempo Ferrari ci tiene a riaffermare la sua personalità d'origine come costruttore. Infatti...

## Riscatto da assemblatore

D.: Lei ritiene di essersi preso quest'anno una rivincita nei confronti della Ford oppure solamente nei confronti dei vari assemblatori inglesi?

● La parola assemblatori, se non sbaglio, è stata coniata da queste parti. L'assemblatore è una formula redditizia per fare dello sport. Per esempio, se la sua donna di servizio andasse in piazza alla mattina in Inghilterra, con la sporta capace, potrebbe tornare a casa avendo comprato tutto quello che occorre per fare una macchina da corsa. Perché in Inghilterra esiste una industria base della vettura da corsa. Secondo me questa 75 non è una vittoria contro la Ford, ma una vittoria nei confronti di quelle Case specializzate che concorrono e sono rappresentate dagli assemblatori inglesi. Mi pare che in Inghilterra c'era una sola fabbrica che faceva un po' tutto ed era la BRM, la quale ha anche avuto il suo periodo di notorietà. Ma non c'è nessun titolo di demerito, ora per gli altri. La Ferrari è nata nel 1929; nel 1930 e 1931 faceva l'assemblatore. Quando Nuvolari ha stabilito i 361 all'ora, essi furono raggiunti con un telaio e un cambio fatti dalla Ferrari e due motori acquistati dall'Alfa Romeo. Io ero un assemblatore e per la verità ho fatto dei quattrini, perché semmai non avrei fatto una fabbrica di automobili.

## Il contributo FIAT (e... Casalecchio)

D.: Il contributo della FIAT è stato determinante per il conseguimento di questo successo sotto il profilo umano, finanziario, tecnologico?

● Finanziario ovviamente, perché coi mezzi e con la produzione della Ferrari non si sarebbe potuto costruire interamente delle macchine, come invece stiamo facendo. Dal punto di vista tecnologico non è l'appoggio che ci può dare la Fiat a breve scadenza. Quando capita per esempio un incidente a un pezzo di una nostra macchina noi glielo mandiamo, quindi a distanza di quattro o cinque o sei mesi noi abbiamo risultanze dettagliate di quelle che forse sono state le cause determinanti di questo inconveniente. Ma noi non possiamo tenerne conto per l'anno dopo, ma non immediatamente. Quello che viceversa è stato per noi un aiuto veramente notevole è stato di aver ottenuto un collegamento col loro calcolatore elettronico. Mentre a noi prima, per controllare la contropesatura di un albero a gomiti o per contrappesi spostati, potevano occorrere 20/30 o addirittura 40 giorni di calcoli, ora invece, disponendo del calcolatore elettronico, tutti questi calcoli vengono effettuati in pochi minuti. E' stato utilizzato per le sospensioni e per molti altri organi

della nostra vettura. E possiamo dire che il progresso tecnologico è proprio figlio di questi elaboratori.

Una replica verrebbe spontanea: ma a Casalecchio (Bologna) c'è un meraviglioso calcolatore dell'Università di Bologna, quello che ha permesso tra l'altro i «divertimenti» dei tests-pronostici di AUTOSPRINT, col famoso risultato bomba di Regazzoni dato alla vigilia del Nuerburgring '74 come alternativa (lui e non Lauda) a Fittipaldi nella finale sprint per il titolo dell'anno scorso. Se, soldi a parte, bastava un terminale...

## Il contributo nazionale

D.: Quali parti ci sono sulla Ferrari da corsa di oggi, a livello di accessori importanti, costruite da fabbriche italiane?

● Io penso che l'accessorio più importante, attraverso le esperienze e la collaborazione comune, che ci è costata anche la perdita di qualche corsa, è quello della Marelli. Io so che i costruttori inglesi vengono a comprare dalla Marelli: il Dinoplex, che è stato costruito e collaudato onerosamente da parte della Ferrari. Questo per citarne uno. Certo che, se noi abbiamo bisogno del titanio, dobbiamo prenderlo in Inghilterra o in Russia; ma è solo materia prima. L'Italia è ricca di mano d'opera intelligente e anche volenterosa, Maranello penso che ne sia un esempio significativo. Purtroppo noi non abbiamo materie prime.

## Gli interessi composti

Le domande mitragliano e il Drake si scalda. Cominciano le risposte decise e senza sottintesi. Come questa.

D.: Cosa prevede per il futuro delle corse automobilistiche e per quelle squadre, come la sua, che costruiscono anche tutti i pezzi necessari per le proprie vetture?

● Per il futuro delle Case automobilistiche, quello cioè che si vogliono dedicare alla costruzione generale della vettura da corsa, ovviamente è un compito molto impegnativo, perché richiede investimento di capitali. Ma soprattutto richiede degli uffici tecnici che si dedichino esclusivamente alle ricerche e alle nuove soluzioni. Ora bisogna vedere perché si fa questo. Le corse si fanno per molte ragioni, ma possiamo considerarne due. Si fanno per progredire, per capitalizzare dei ritrovati tecnici, che poi trovano col tempo l'applicazione nella produzione di serie, o si fanno anche per proibire agli altri di fare la pubblicità sulle corse. Ora io credo, che la vera vittoria, se permettete, che io mi attribuisco, è questa del 1975 nel constatare che tutte le fabbriche di automobili hanno deciso di venire alle corse, sono già alle corse o verranno alle corse. Perché l'automobile è nata con le corse, ed è fatale che debba finire così. In questa occasione sono stato ripagato con gli interessi composti di tutte le umiliazioni che ho subito quando leggevo sui giornali «il rifiuto del sangue», «Saturno ammodernato», e mille altre definizioni di quella che veniva un'ora che detta una mia inconsulta passione, o una croce di egoismo, o uno spregiudicato modo di concepire o di far rischiare la vita agli altri. Ora le Case di automobili hanno capito che gli studi, le ricerche, i laboratori possono sì fare moltissime cose, ma soltanto l'uso impensabile che si può fare di un mezzo meccanico durante una corsa o in prova mette in condizioni il tecnico di capire, se ha davvero risolto, al limite della concepiibilità delle concezioni umane, i processi di una apparecchiatura o di un organo vitale di una macchina.

Ed ora la «frecciatina» arriva addirittura... a lato. Alla destra (estrema) di Ferrari (vedi foto d'apertura), qualcuno arrossisce... (forse pensando alle accuse ai Fittipaldi '74).

D.: Quanto viene effettivamente alla produzione di serie, delle esperienze delle corse?

● E' un conto che non oso fare, perché io non sono un industriale, sono un costruttore. L'industria è una cosa molto diversa, essa deve tener conto prima di una cosa: che non vi sia dissipazione di ricchezza. Quindi occorre un conto, dare

e avere. Viceversa le corse sono un altro discorso. Nelle corse si può attendere 2, 3 o 4 anni, come ha fatto la Ferrari, senza risultati apparenti, però si capitalizzano delle conquiste tecniche che poi un bel momento si scoprono. Ecco perché io mi sono sempre dichiarato contrario nell'invocare la sfortuna e nel criticare coloro che attribuiscono alla fortuna un risultato. La sfortuna non è altro che la dimostrazione di quello stesso che non abbiamo saputo fare o prevedere. Mentre la fortuna è la esplosione concomitante di elementi che noi abbiamo preordinati nel tempo. Quindi l'industria raccoglie dalle corse. Ma in quanto tempo porterà a beneficio delle automobili di tutti queste esperienze positive? In una piccola fabbrica come la Ferrari che ha un programma di 1800 - 2000 vetture all'anno, questi inserimenti innovativi sono rapidi. Ma per altre Case come la Fiat avviene a distanza di anni.

## Anche da INDY il progresso tecnico

D.: Vuol spiegare meglio i vantaggi pratici?

● Prima di tutto la conquista di un campionato mondiale ci porta a mantenere l'immagine Ferrari nel mondo. Poi è ovvio che tante cose che noi abbiamo imparato attraverso queste esperienze, le portiamo nelle nostre produzioni. Quindi al Salone di Parigi, che si inaugurerà all'inizio di ottobre, voi potrete vedere una nuova costruzione Ferrari. Questa nuova macchina, non dico che abbia molte cose, ma ha già qualcosa che è la conseguenza della nostra attività più recente. Per me, sotto il sole, non c'è niente di nuovo, ma c'è una inesorabile progressiva evoluzione di quella che è l'automobile.

D.: Come vede lei che le corse più esasperate e la F. 1 possano ridiventare un mezzo di progresso tecnico?

● Anche a Indianapolis esiste un contenuto tecnico, pur se ci troviamo di fronte ad uno spettacolo rischiosissimo. Non dimentichiamoci quello che ha fatto la turbina, quello che ha fatto il compressore, quello che hanno fatto gli 8 e i 4 cilindri. Non dimentichiamoci che nel 1923 c'era una macchina che correva a Indianapolis e che aveva le quattro valvole per cilindro come noi abbiamo oggi. Anche Indianapolis ha avuto la sua funzionalità egregia dal punto di vista del progresso tecnico. E' certo che è un campo un po' isolato, in quanto è una manifestazione unica. Per molti anni l'ing. Baccigaluppi ha accarezzato il sogno di una formula Intercontinentale; i primi a mandare in aria tutto sono stati però quelli di Milano, perché hanno costruito a Monza una pista sopraelevata invece di fare quello che io avevo perorato insistentemente, cioè una pista piatta come quella di Indianapolis, per poter fare un interscambio. Quindi non c'è stato questo travasamento di tecniche; però hanno fatto dei progressi notevoli. Ricordiamoci che i primi a montare le ruote in lega leggera sono stati gli americani a Indianapolis. Quando il compianto Alberto Ascari andò a Indianapolis e poteva piazzarsi terzo o quarto, ha perduto per il mozzo di una ruota a raggi tangenti perché non avevamo le ruote degli americani.



La «platea» ora si preoccupa. Certe matite stridono nervose su alcuni taccuini. Come faranno a trasferire sulle colonne dei giornali certe affermazioni? (Quelle che leggerete appresso).

## I bugiardi e l'automobile



E adesso tocca a qualcuno ben più in alto, in un discorso più generale...

**D.:** Come giudica il clima internazionale avverso alla motorizzazione privata? E quali conseguenze ha avuto per la vostra produzione commerciale?

● Questo clima noi lo conosciamo. E' nato con l'avvento delle restrizioni ecologiche e con la questione petrolifera. Tutti si sono scagliati contro l'automobile. Però adesso cominciano ad accorgersi che non ne possono fare a meno. Io ho scritto che l'automobile è una conquista di libertà per l'uomo; ora anche della libertà bisogna farne un uso saggio. Ma non si può privare l'uomo della libertà. Non si possono privare i lavoratori della loro macchina. Quindi questo clima si dovrà dissolvere. Piuttosto c'è da augurarsi che le leggi ecologiche si uniformino Paese per Paese piuttosto che differenziarsi, per mettere in condizioni anche i costruttori che hanno una produzione irrilevante di poter omologare una volta sola le loro automobili. Altrimenti noi dobbiamo sopportare per esportare una vettura un onere formidabile di prove, di vetture da distruggere ecc. Se si pensa che la Ferrari dal 1. gennaio ad oggi ha venduto 1036 vetture, pensi quante omologazioni abbiamo dovuto fare! Io sono convinto che, dopo questo periodo sussultorio, le cose dovranno appianarsi. Almeno questo è nelle nostre speranze. Non è un mio compito valutare la dose di buon senso degli uomini politici. Mi hanno detto che la politica è l'arte di dire delle bugie al momento opportuno; quindi abbiamo a che fare normalmente con dei bugiardi.

## La CSI come... fumo negli occhi



**D.:** Cosa pensa delle recentissime decisioni CSI per il futuro della F. 1?

● Hanno ammesso un pollice di più per le misurazioni macroscopiche di oggi. Il fatto di avere proro-

gato la cilindrata fino al 1981 è l'unica cosa saggia che hanno fatto. Perché, se lei pensa che siamo partiti con 438 cavalli e oggi ne abbiamo 500, vuol dire che il motore è ancora tutto da esplorare. Nei prossimi cinque anni chi mi dice a quali potenze si arriverà? Non è che oggi consumiamo di più con 500 cavalli di quello che consumavamo con 438 cavalli. Quindi il progresso esiste e non hanno congelato niente.

**D.:** Come dovrebbero essere le F. 1 e le loro corse?

● Io ho detto che i G.P. dovrebbero tornare alle origini, quando erano di 600 chilometri. Io ho detto che nelle corse dovevano esserci anche i rifornimenti, perché anche questi insegnano tante cose. Per esempio tutta la «menata» dei serbatoi di sicurezza... Sono stato l'unico che ha sostenuto di fare un serbatoio di 120 litri, questo perché avrebbe costretto tutti i concorrenti a fare rifornimento. Come è stato fatto per le sport, dovevano farlo per le F. 1. Mi è stato obiettato che non esistono gli autodromi capaci di poter garantire una efficace sosta delle vetture partecipanti alle competizioni. Dei circuiti possiamo parlarne finché volete. Ho sostenuto anche con la CSAI che i circuiti debbono essere quelli permanenti. Invece pensate a dei circuiti stradali come Montecarlo, dove se uno si mette in testa di non lasciare passare, non passa nessuno. Vediamo anche che adesso in America si fa un G.P. che imita Montecarlo, e si corre su strade cittadine anche se di estrema larghezza. I signori della CSI non tengono nessun conto di questi suggerimenti. I componenti della CSI sono soprattutto degli organizzatori e si preoccupano più che di ogni altra cosa del risultato della loro manifestazione. La parte tecnica è una cosa che non li riguarda molto. D'altra parte nella sede dell'associazione dei costruttori di F. 1, ho avuto dei colleghi che hanno dichiarato: «Ma non possiamo rinunciare a Montecarlo? Montecarlo è la vetrina da corsa d'Europa. Se non ci si va, quelli delle sigarette, dei giubbotti e dei blue jeans non ci pagano». Quello è sport? Quello è commercio. Adesso hanno fatto un gruppo di esperti che studiano i problemi della F. 1 e chi ci hanno messo? Gli sponsor, quelli delle sigarette, non quelli della benzina e delle gomme... Forse perché i sigari possono incidere oggi di più sul mercato-piloti? Lo sapete dei 200 milioni offerti a Lauda...

## ... poi tocca alle gomme

**D.:** Quindi gli eventuali progressi sono sul settore dei motori?...

● Ma anche su tutti gli altri settori. Lei pensi che Michelin da quando è nato non ha mai fatto la pubblicità sulle corse e si è deciso a partecipare e a fare la pubblicità sulle corse da poco. Io ho una lettera del capo esperienze della Michelin nella quale mi dice, dopo le prove entusiasmanti fatte con la Alpine: quando voi mi dicevate che le corse insegnano a fabbricare pneumatici, avevate ragione. Sono felice di dirvi che adesso i miei padroni mi hanno autorizzato a farlo. Quindi la Pirelli ritirandosi 30 anni fa dalle corse, che cosa ha risolto? Purtroppo non brilla per tutta la sua produzione. Mi piange il cuore a pensare alla Pirelli, che era la prima, era all'avanguardia, perché il cinturato da corsa è stato provato a Monza su una Ferrari guidata da Nino Farina. Pensate un poco a quanti anni sono passati! Eppure adesso la Pirelli si è decisa, è venuta ai rallies. Aveva anche provato con le vetture monoposto. Si sono spaventati e hanno smentito di essersi interessati a questa esperienza. Tanto le notizie false sono sempre interessanti due volte: il giorno che si leggono e per le smentite!...

**D.:** Quanto conta per le gomme l'esperienza delle corse? E quali problemi esse pongono?

● Purtroppo nel campo dei pneumatici non abbiamo ancora il pneumatico ognitempo, che è quello che si sta facendo. Infatti il lavoro che portiamo avanti con la Goodyear e quello che abbiamo fatto lo scorso anno, era tutto dedicato a ricerche dal punto di vista delle mescole, per poter individuare quale era la mescola più efficiente sui diversi circuiti, sui diversi terreni. La ricerca che abbiamo fatto quest'anno con dei rilevatori che la Goodyear ha costruito in collaborazione con l'ufficio studi della Ferrari, è stata una ricerca che serve a stabilire quale è la carcassa migliore per poter garantire la minore deformazione possibile, sui diversi percorsi, siano essi piatti oppure ondulati. Ecco

perché io penso che arriveremo in un prossimo futuro ad un pneumatico ognitempo, così avremo la possibilità di vedere in partenza i piloti privati della assillante preoccupazione data loro da possibili cambiamenti di tempo.

**D.:** Nel caso che la Pirelli riuscisse a portare in F. 1 delle gomme che somigliano a quelle che usiamo tutti i giorni, potrebbe ritornare vincente?

● Per assomigliare a quelle di tutti i giorni, prima debbono imparare a farle. Chi fa la gomma da corsa, come scelta di materiali, come costruzione di carcasse, come scoltatura di battistrada, è all'avanguardia. Ho detto, del pneumatico ognitempo, poiché in Europa non vi è la disposizione che c'è a Indianapolis, di fermare la corsa quando piove. Io trovo molto giusto che si crei un pneumatico che consenta di correre anche quando piove.

## La smentita facile

**D.:** Avete in costruzione un motore 8 cilindri per le vostre monoposto?

● Escludiamo di avere in costruzione per le vetture monoposto un motore 8 cilindri. Noi restiamo fedeli al 12 cilindri, e penso sia logico, proprio in un momento che ci ha dato grandi soddisfazioni. In secondo luogo, perché vediamo che chi non l'aveva l'ha costruito sulla scia dei nostri risultati.

## Il cambio T dagli... utensili

*Si torna sul seminato con questa succosa «rivoluzione». Che smentisce un pochino certi «vantaggi tecnici» delle corse, se persino esperienze da macchina utensili servono a far rivincere un mondiale. E' vero che le prime disavventure Ferrari postbelliche in F.1 cominciarono dal motore di una falciatrice da giardino, però...*

**D.:** Si può avere un chiarimento sul cambio trasversale e soprattutto a chi si può far risalire, senza far torto a nessuno, l'idea iniziale? A quanto risale questa decisione di scelta?

● La storia è abbastanza semplice. La parte del cambio trasversale, che ha provocato molte riserve, molte interpretazioni, ovviamente compendia qualche cosa che è una esperienza lontana. In un certo momento noi avevamo progettato una vettura anche col motore posto trasversalmente. Di questo progetto c'è restato buono il cambio. Il cambio è effettivamente qualcosa di interessante, se si pensa che con una corona conica di 9,8 centimetri di diametro, noi riusciamo a trasmettere 500 cavalli, che è la potenza dei nostri motori. Perché noi non abbiamo un solo cavallo in più di 500. Chi ha pubblicato «520-540» ci ha accreditato cavalli che noi non abbiamo. Il segreto del nostro motore è che ci consente uno sfruttamento da 6500 giri a 12500 giri. Praticamente ora abbiamo una escursione di 6500 giri.

Il cambio trasversale, deriva da una esperienza che io feci nel campo delle macchine utensili durante la guerra e cioè quando non si potevano costruire automobili. Premesso che col cambio tradizionale montato sulla B 3, l'albero primario ruota a giri pari del motore e la coppia conica ovviamente a seconda dei rapporti, il cambio della T ha una coppia in più cilindrica, con assorbimenti irrisonanti non valutabili. La coppia conica è di diametro ridottissimo, di materiale speciale e con una particolarissima dentatura. L'albero primario nella T gira al 30% in meno, macinando quindi meno olio e favorendo notevolmente la rapidità nei cambi di marcia. Detta soluzione ha consentito di ridurre i regimi degli alberi primari, ottenendo la riduzione delle perdite dinamiche e idrodinamiche del cambio. A parità di superficie radiante, l'olio del cambio della T, segna 10° in meno di quello della B 3. Questa è, ovviamente, anche la conseguenza del posizionamento della coppia conica che nella T precede l'albero primario, invece nella B 3 è dopo il secondario. Comunque questa idea, che a suo tempo nacque dall'ufficio studi, come ben sapete diretto dall'ing. Forghieri, è stata concretata dal bravo Salvarani.

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

Comunque sulle origini dell'idea « trasversale » riviste tedesche hanno già dato eco alla lettera di un inventore-hobbysta torinese, del quale stiamo controllando anche noi alcune lettere « rivelatrici » che ci ha inviato « chiedendo giustizia ». Vi sapremo dire qualcosa di più quando avremo dati reali. Intanto ecco l'accento sulla T2, che si potrà « vedere » con le ruote per terra a metà ottobre.

D.: A Watkins Glen, vedremo certamente delle nuove vetture. La 312T durante questa stagione ha dato buoni risultati, ma è chiaro che ha bisogno di aggiornamenti, lei ha accennato ad una nuova macchina. Può dirci qualcosa in merito?

● Non credo che questo sia il momento per parlare delle caratteristiche tecniche od altro della nuova vettura. Posso dire che sulla carta la T 2 è completata. Ovviamente nei primi giorni di ottobre noi daremo il via al programma costruttivo. E' ovvio che per gli Stati Uniti noi non prevediamo niente di nuovo. Semmai, potremmo commettere l'errore che abbiamo commesso a Monza, quando i nostri concorrenti avevano ventilato la possibilità di un controllo della cilindrata dei nostri motori, in quanto non si rendevano conto di come la Ferrari avesse potuto realizzare dei tempi sensibilmente inferiori a loro. Tuttalpiù possiamo commettere un errore come quello, ma non è detto che noi lo ripetiamo.

### 3 silhouettes per « studio »

D.: Oltre alla Formula Uno, state lavorando qualcosa d'altro?

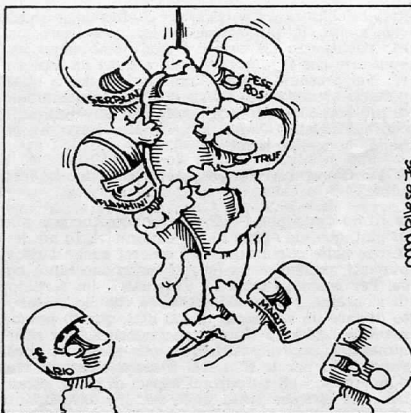
● No, non stiamo preparando niente altro. Abbiamo però studiato tre soluzioni per quelle che dovrebbero essere le silhouettes, le macchine destinate al campionato mondiale marche '76-'80. In questo momento è escluso che la Ferrari possa partecipare direttamente a questo campionato. Questa è una attività che eventualmente sarà devoluta alle scuderie private, ai nostri rappresentanti o ai singoli clienti. Come ripeto, sono cose che non sono ancora state deliberate. Ovviamente noi ci siamo preparati per non trovarci disarmati nel caso che la decisione dovesse essere positiva.

Oh, oh, il momento caldo. I commenti più giusti comunque li troverete in un servizio nel prossimo numero. I diretti interessati diranno la loro, anche sulla fin troppo brutale esemplificazione (rinnovata) di una avversione. Che l'Operazione-Passatore non attenga. Casomai riaccende. Perché l'Apprendistato Continuo non giova, né ha giovato, alle ambizioni e possibilità dei piloti nazionali.

### L'asilo del PASSATORE

D.: L'esperimento della scuderia del Passatore, ha dato secondo lei degli esiti positivi?

● Noi abbiamo dato una vettura a Minardi, che abbiamo conosciuto come persona seria e che sa fare le sue cose con ordine. Minardi ha provato tre elementi. Di questi due sono stati scartati e uno l'ha ancora in esame. So che adesso dovrà provare altri due per poi fare una scelta. Quello che possiamo dire è questo: se non interviene niente di diverso nei nostri rapporti (e noi non sappiamo da che parte potrebbe scaturire un mancato accordo, in quanto noi ci siamo limitati a dare una macchina, due motori, cambi di velocità e gli abbiamo anche detto di farne ciò che voleva) io proporrò ai miei collaboratori, e questo lo decideremo nella riunione di ottobre, di ritirare a Minardi la B 3 in cambio di una T. Penso quindi che possiamo dargli un'arma efficiente per allenare dei giovani piloti italiani.



D.: Pensa che questo tipo di allenamento possa portare a un risultato, oppure è meglio, per esempio, far svolgere attività nel vivo stesso di una corsa come ha fatto Zorzi domenica scorsa?

● Noi non buttiamo nessuno nella mischia delle F. 1, noi diamo dei mezzi. Ora daremo la T a Minardi e credo che qualunque scuderia sarebbe disposta a comprare una T dalla Ferrari. Ma la Ferrari non vende. Noi diamo la T a Minardi della scuderia del Passatore, che mi sembra si stia organizzando. Come detto prima, Minardi ha già accantonato due dei piloti provati, ora ne proverà altri due, non so dirle se fra questi altri due che proveranno potrà esserci Zorzi, Pesenti Rossi, Brancatelli. Però io non prendo uno, lo butto nella mischia: dovrà prima prepararsi facendo migliaia di chilometri. Come facciamo con Munari e i risultati furono mi sembra buoni, se vinse subito una Targa Florio.

D.: Ce lo dica chiaro: piloti italiani pensa di tornare ad utilizzarne?

● Io gente viva sulle mie macchine non ne metto per non avere dei morti. Quando la scuderia del Passatore avrà fatto le sue prove, verrà e mi porterà un elemento e mi dirà che lo si ritiene maturo, quel pilota verrà ben volentieri preso in Scuderia. Ovviamente dovrà dimostrarci di saperci fare in F. 2. Ma io non prendo uno che non ha mai corso in mezzo alle F. 1, e proprio a Monza. Forse dimenticate che io feci debuttare un pilota italiano e mi presi dell'incosciente. Noi diamo a disposizione il materiale per fare dei corridori italiani. Se saltano fuori siamo ben felici di sistemarli.

D.: Questo però significa che la scuderia del Passatore non potrà far correre?

● Potrà anche far correre, non saremo noi a impedirglielo. Noi diciamo: questa macchina è a disposizione, fanno quello che vuoi. Non è che noi gli neghiamo il cambio e i motori...

### La promessa per IMOLA

Il « dulcis in fundo », prima del pistolotto conclusivo, è un amaro per qualcuno. Qui le date e le affermazioni che si fanno sono precise. Riusciranno i nostri eroi (Carpi e Rogano) a non arrossire? (Magari questo sì, ma replicare con argomenti validi forse proprio no. Il Presidente dell'AC Bologna ringrazia...). Ma leggete pure:



D.: Lei ha detto che non vuole domande sul futuro, ma questa può essere anche su un passato presente. Ha detto che la T2 è già pronta sui disegni, può fare solo una anticipazione? Avrà l'air-scope o no. Cioè, come sarà aerodinamicamente?

● La T 2 dovrà essere conforme alle nuove norme internazionali, che hanno fissato in 85 cm. di altezza il punto più alto della carrozzeria. Quindi ci sarà il roll-bar che sporge. Quando avremo letto per esteso le disposizioni della CSI, ci sarà da fare dei discorsi. Per ora sono informazioni frammentarie che sono arrivate... Come quella che la CSI ha deciso che Monza è stata scelta per il prossimo anno. Questa scelta non tocca alla CSAI A Monza, sono almeno tre anni che debbono fare quelle benedette « chicanes », e non le hanno mai fatte vere. Non dico per cattiva volontà loro, ma per impossibilità ambientali. Ora noi parliamo di sicurezza e si chiede di tutto al costruttore per garantire l'incolumità del pilota. Noi siamo perfettamente d'accordo. Sono stato il primo a dire di mettere la centina anteriore, rinforzare il roll-bar. Noi abbiamo cronometrato la frenata prima della curva di Lesmo a 290 kmh, è il punto più veloce del circuito di Monza. Ora a 50 km. ci sono dei pini secolari, il guard-rail è a un metro dalla pista. Voi mi dite che Monza è già stata scelta. Macché scelta! Monza dovrà adeguarsi. Dovremo affrontare Lesmo a 80 kmh. E allora non basta una chicane, perché quella di adesso è una ghigliottina. Ne avete avuto un esempio domenica. Se vogliamo dare un minimo di sicurezza, ne occorre una anche prima di Lesmo. Visto che sono nella impossibilità di abbattere queste piante, io non dico che facciamo bene o male, ma se non possono fare questo, trovo altri accorgimenti che siano tecnicamente validi. Si parla poi di un'altra sede. Per esempio Imola: ma la CSAI ha preso col sottoscritto un impegno, esattamente l'8 luglio del '74. Quando Rogano venne a Modena, mi disse che ero l'ultima trincea per demolire la proposta dell'autodromo modenese, perché tutti gli altri ormai avevano rinunciato. Ma avevano rinunciato anche dall'inizio i signori dell'Automobile Club di Modena, perché, né il presidente né tanto meno il direttore avevano mai voluto farlo. Il Comune d'altra parte aveva uno scopo legittimo, che era quello di togliere l'autodromo che era assediato dalle costruzioni edilizie. L'area era stata reperita, ma cosa era successo? Guardi, mi dissero, in questo momento l'Automobile Club d'Italia non vuole costruire in proprio questo autodromo, perché non sa dove va a finire con la spesa. Quindi noi le proponiamo che Imola sia resa agibile entro tre mesi. Le proponiamo che il denaro, che è stato ottenuto presso la Banca Nazionale del Lavoro, venga dirottato a beneficio della agibilità di Imola. Quanto tempo è passato? E' passato più di un anno e mezzo e qui non si fa niente. E adesso, se non sarà per iniziativa dell'Automobile Club di Bologna e del suo presidente (speriamo che adesso dedichi più tempo all'automobile che al calcio...) non si farà nulla. Quindi se c'è un impianto con delle tribune naturali e con tribune in cemento armato, con delle difese, un impianto che con i 400 o 500 milioni che mancavano, può essere reso perfetto, è quello di Imola. Ora con questo non voglio dire niente né contro il Mugello, né contro Vailungia. Al Mugello, non ci sono tribune e soprattutto esso ha un inconveniente, anche più grosso di Monza: non ci sono strade. Ora se per liberare Monza occorrono sette, otto ore, per liberare il Mugello ne occorrono ventiquattro. Il Mugello crescerà. Io auguro al mio amico Borracci di portarlo a termine, perché è un bell'impianto, per quanto anche lì, prima di parlare di sicurezza, bisogna pensare alle reti metalliche che vanno fissate con dei pali in legno, che si debbono rompere al primo urto e che debbono avvolgere la macchina che li investe. Invece al Mugello sono stati messi i pali di acciaio e murati nel cemento in terra. Che effetto fa così quella rete? Di far rimbalzare la vettura sul percorso, non di avvolgerla e trattenerla! Quindi ci sono dei discorsi da fare anche sul Mugello. Vailungia è un po' cortino, bisognerebbe allungarlo. Ma Roma vicino, che ha tutto (risate)... Perché non fa una vera pista? Se poi il G.P. d'Italia si farà una volta a Monza, una volta a Imola, una volta al Mugello e una volta a Vailungia, ben venga il turno, non sarò di certo io che mi opporrò. Io mi limiterò semplicemente a dire quello che secondo me va o non va. Non fateci caso perché io sono nato in un altro secolo e posso avere delle idee molto ritardate...

Si lavora a tutto gas per la F.1 in aprile '76

# IMOLA cambia faccia



## La conclusione (della gelosia)

«Io francamente non mi aspettavo nessuna particolare domanda, perché io ero veramente felice, contento, solo di ringraziarvi, perché il risultato in molti momenti è stato proprio l'incitamento che abbiamo avuto, direi la sensazione precisa che da noi si attendeva questo qualche cosa in questo momento. Quindi noi ci sentiamo, come già dichiarato, debitori di tutte queste attestazioni di simpatia che numerose ci pervengono. Possiamo dire che il difficile comincia adesso per noi. Perché ci siamo trovati di nuovo campioni del mondo e bisogna restarci. Per arrivarci sappiamo quello che abbiamo fatto, ma oggi non sappiamo quello che dobbiamo fare per restare a quel posto. Quindi anche gli incitamenti, le critiche, tutto quello che scriverete, ci starà bene. Non preoccupatevi, noi non vogliamo male a nessuno, io una volta alla settimana o quindici giorni, prendo la macchina, vado a fare un giro. Magari se trovo la compagnia di una bella signora mi siedo in un ristorante e quando torno a casa mi sento rinfrancato. E' un modo di sfogarmi. E' quello che capita a voi quando scrivete un pezzo, anche violento. Tutto quello che vi sentite di dire lo scrivete e poi vi sentite meglio. Quindi non preoccupatevi. Sono sfoghi necessari. Molte volte è anche la mancanza di informazioni da parte nostra che rende le cose più difficili, perché siete diventati dei gelosoni terribili. Non so come vi comportate con le vostre mogli, ma se vi comportate così come coi vostri colleghi, io francamente devo dire che sono delle martiri le vostre mogli...»

*La cronaca stenografica si conclude qui. Una cosa è certa: l'ing. Ferrari (sia geloso chi vuole...) è un giornalista nato. Grazie, Drake. Lei sarebbe tra i pochi esaminatori validi per quei curiosi tests agli aspiranti giornalisti professionisti oggi di moda. Comunque questo rendez-vous è già una bella lezione (a chi vorrà servirsene).*

m. s.

IMOLA - Mentre a Modena l'ing. Ferrari ha preso senza tentennamenti di sorta una decisa posizione a favore dell'autodromo «Dino Ferrari» di Imola, richiamando l'ing. Rogano presidente della CSAI ed il presidente AC Carpi de' Resmini al rispetto di una promessa più volte rinnovatagli, ad Imola le ruspe delle Grandi Lavori hanno iniziato a cambiare il volto dell'autodromo.

In soli quattro giorni, nella settimana precedente la 500 km per i Trofei dell'Avvenire, la sbancatura dei terrapieni nei vari punti interessati ha pro-

muro che ora ne delimita il bordo sinistro, ed un'ulteriore spaziatura della chicane alta, il cui ingresso sarà spostato (a partire dalla fine della curva delle Minerali) più sulla destra.

Lavori imponenti, che cambieranno letteralmente il volto al circuito, modificandone il tracciato e tutti i riferimenti precedenti. Un cambiamento che vi documenteremo quanto prima con una pianta del nuovo sviluppo della pista.

Nel frattempo, anche la Federazione Motociclistica Italiana si è entusiasticamente associata al pro-



Il terrapieno ed il muro alla destra della salita che viene su dalla Tosa, stanno crollando sotto le ruspe. Tutto deve essere pronto per il 18 aprile 1976 per la gara imolese di Formula 1

ceduto in modo vistoso, e ve lo documentiamo in queste foto.

Già da questa settimana i lavori proseguiranno fino a metà ottobre, interrompendosi solo per la tappa del Giro d'Italia. Lo scopo dichiarato è di rendere il più sicuro possibile l'impianto. Certo, come ha osservato Andruet, così com'è è molto affascinante, ma le modifiche sono necessarie affinché il «Dino Ferrari» si porti sugli standard di sicurezza giustamente richiesti.

Nel programma, c'è l'arretramento della Rivazza, l'anticipo delle Minerali sulla destra, una volta sbancato il terrapieno, onde spostarsi dal famoso

getto di rinnovamento. In una sua lettera all'ufficio tecnico del comune di Imola, il presidente della FIM, Colucci, ha espresso le idee della federazione a proposito dei lavori. Colucci auspica modifiche alla Piratella, alle Acque Minerali, alla variante alta ed alla Rivazza.

C'è da dire che se l'impianto sarà sicuro per le moto, lo sarà automaticamente anche per le vetture; infatti, le vie di fuga ed il minor numero possibile di guard-rail sono interesse comune delle due specialità. Non sarà più l'Imola che tutti conoscano, ma è il prezzo che si deve pagare agli imperativi di sicurezza.

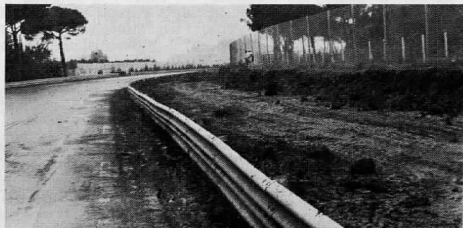


A sinistra, si lavora sopra al muro delle Minerali. La pista sarà portata più all'interno, e qui verrà costruita una spaziosa tribuna

A destra, la discesa dalla Piratella verso le Minerali, vista in senso opposto a quello di marcia. Il vallone verrà riempito, e la pista passerà più a sinistra dell'attuale tracciato



A destra, il tratto di pista che scende dalla variante alta, visto al contrario. Tutto il tracciato verrà allargato a 12 metri costanti, con larghe fasce di sicurezza



A sinistra, la discesa verso la Rivazza. Questa curva verrà anticipata per avere più spazio all'esterno. I box saranno rifatti, arretrati e raddoppiati di numero



Come avranno reagito nel loro intimo allo choc ferrarista gli assemblatori battuti? Forse ve lo spiega questa cronaca sorridente

# Profondo rosso a SOHO

LONDRA, settembre

Molti lo hanno definito l'avvenimento più importante della stagione. Di certo la conferenza stampa, tenuta da un gruppo di «assemblatori» nel retrobottega di un negozio di ferramenta di Soho, è per molti lati del tutto eccezionale. Dopo 11 anni di affermazioni fortunate nel mondiale, affermazioni propiziate da tutta una serie di trucchi a dir poco sleali (vi ricordate il '66 ed il '67, Brabham e Hulme si erano permessi di vincere il campionato del mondo con motori di serie quando il regolamento parla chiaramente di motori da competizione), di fronte alla prima contrarietà questi «signori» hanno sentito la necessità di giustificare la loro sconfitta.

A due giorni di distanza dallo storico incontro dei giornalisti italiani a Maranello, ecco quindi farsi sotto gli inglesi. Ma il clima di familiarità all'insegna del quale si è svolto l'abboccamento modenese (grazie al nuovo corso delle pubbliche relazioni in vigore a Maranello e sottolineato da una circolare Fiat del gennaio scorso, circolare regolarmente pubblicata per intero dai maggiori quotidiani italiani) non si è ripetuto a Soho.

Facce scure, gorilla armati con l'incarico di verificare l'assoluta fedeltà alla causa degli intervenuti. All'interno, però, tutto si è svolto all'insegna della massima franchezza. Ha cominciato BERNIE ECCLESTONE (Brabham) a recitare il primo atto di una commossa contrizione. Appoggiato ad una cassa di «ranelle» da due pollici (utilizzate dalla Lotus per accentuare l'effetto «anti squash» della sospensione posteriore) confessa umilmente: «Lo dicevo io che ci voleva una pista di prova per rimanere al vertice! Il mese scorso, quando siamo andati tutti in gita-premio a Fiorano, non ho più avuto dubbi, l'errore è mio. Eppure anch'io, come Ferrari disponevo di un terreno di proprietà, su in Scozia. Certo è la località dei grandi laghi. Il fondo è un po' umido ma che importa? Ricordate la supremazia che abbiamo riscontrato anche quest'anno sotto la pioggia? Sarebbe stata una buona occasione per prendere il volo...». E' COLIN CHAPMAN a trarre d'impaccio il d.s. Brabham. «Bernie — confessa — è ora che tutti conoscano la verità. Quello che a noi è mancato è un «computer» a disposizione...».

Si — interviene un giornalista — il calcolatore Fiat ha permesso di semplificare ed accelerare molti problemi. Utilizzando l'elaboratore si risparmia tempo e cervello. Per quello che riguarda le sospensioni, ad esempio, invece di impegnarsi in complessi calcoli preventivi, basta simulare, in pochi secondi, diversi sistemi con differenti caratteristiche ed individuare subito la migliore.

Il vecchio progettista inglese ha un'aria di disfatta dipinta sul volto. «No — risponde stanco — non avete capito. Il computer cui alludo è umano. Ha occhi e cuore e denti: è Niki Lauda. Con lui non ci sarebbero stati problemi. Anche la povera F2 sarebbe ritornata competitiva. Vive per l'auto quel ragazzo, e poi, pensate ai vantaggi che avrebbe potuto avere qui in Inghilterra. Noi in squadra parliamo

inglese come gli austriaci, non ci sarebbero stati problemi di linguaggio».

PETER WARR scuote la testa, sconsolato «Purtroppo è solo un sogno, un sogno mancato che si è ripercorso sul morale della squadra per tutta la stagione. Ricordate l'incidente a Montecarlo con quel povero Montezemolo investito da Peterson? Era la manifestazione più evidente del malumore che regnava alla Lotus».

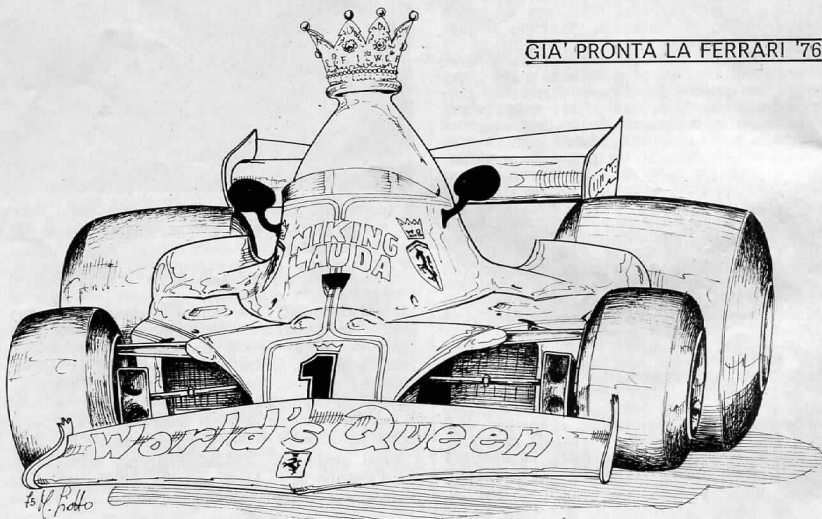
«Poi — è Chapman che riprende la parola — le cose sono un po' migliorate, grazie ad un geniale artificio. Ricordate quel collegamento via filo che mi permetteva di parlare attraverso il microfono con Ronnie quando si ferma ai box? In realtà il marchingegno non serve per facilitare lo scambio di opinioni (so bene che cosa pensa di me Ronnie). Ma piuttosto per far sentire un po' «computer» anche lui...».

E' il corrispondente inglese della «Gazzetta del Sud Africa» a riportare la conferenza in tema: «E del cambio trasversale — chiede con una punta di malignità — che cosa ne pensate?» E' TYRRELL, seduto su un contenitore di punte di trapano da 6/5 di pollici (utilizzate dalla McLaren per operazioni di al-

il magazzino, quello non c'è («Fra scioperi e ferie in Italia non c'è mai nessuno», sottolinea sarcastico GRAHAM HILL) e prende il primo 12 cilindri che gli capita sotto mano. Poi ecco le sorprese, ti accorgi troppo tardi di aver preso un motore con trenta cavalli in più!».

IL LORD, comodamente seduto su una serie di gommini ferma porta (adottati come elementi elastici sulla recente Hesketh 308/C), non rinuncia alla polemica. «Ragazzi, dice alzandosi in piedi — è ora di parlar chiaro. Qui c'è qualcuno che cura un po' troppo i suoi interessi. Il commendatore — me lo ha riferito gente di fiducia — ha detto che essere assemblatori è un sistema redditizio di fare lo sport (e qui si ferma per lanciare una lunga occhiata a FRANK WILLIAMS, che tenta di nascondersi dietro una pila di decalcomanie della Black-e-Decker, che utilizza per irrobustire la scocca della macchina di Zorzi) evidentemente qualcuno guadagna più di me!».

«Non perdiamoci in attacchi personali — incita il saggio Surtees, che in vita sua ne ha viste tante — qui è il caso di pensare al futuro. Rischiare, ancora una volta, di perdere il treno.



GIA' PRONTA LA FERRARI '76

leggerimento della scocca della macchina di Fittipaldi), a rispondere per primo. «Intuizione geniale, non c'è dubbio. Una intuizione che ho avuto io stesso alcuni anni fa quando mi aggiravo, tra le abetate, su al nord, con la mia inseparabile «Clinton» (una sega meccanica azionata da un motore a due tempi di 5 cavalli di potenza) n.d.r. Avevo già notato che il mio inseparabile strumento era dotato di un meccanismo simile a quello poi adottato dalla Ferrari».

TEDDY MEYER, in un angolo, appoggiato ad alcuni rastrelli (servono alla March per la costruzione di gomme da pioggia partendo dagli slicks, un procedimento economico e sicuro) sorride mesto «Il problema, Ken, è un altro. Per un sacco di tempo abbiamo predicato ed esortato i ragazzi all'ordine, al culto dell'organizzazione. Gli interni delle nostre officine — lo sai — sono salotti. Ogni cosa al suo posto, un posto per ogni cosa. Ora questo sistema è alla base della nostra sconfitta, almeno per quello che riguarda la corsa di Monza. Da noi in magazzino tutto etichettato per bene, ogni motore con il suo cartellino con su scritta, in rosso, la potenza massima. E così non c'è possibilità di errori. Alla Ferrari, invece, nonostante quello che si sente dire, tutto deve essere rimasto con una volta: un sacco di confusione! Uno entra là dentro, ha bisogno di un motore, cerca

Intanto c'è il problema piloti. Ferrari lo ha affrontato all'origine. Si è affiancato ad una piccola scuderia e con loro porta avanti un regolare programma di sviluppo. Noi siamo ancora degli sperimentali. Diamo le macchine in mano a ragazzi, con il rischio che un paio di settimane diventino già dei campioni. Non si può più andare avanti così!».

L'affermazione suscita vivi commenti, ma mister STANLEY e signora (presenti alla conferenza nonostante la loro qualità di costruttori perché è stata loro riconosciuta l'attività di assemblatori, almeno a fine corsa, quando si tratta di rimettere insieme la P 201) riescono a parlare per primi. «Non si può fare un paragone in questo campo — afferma stizzosamente — Ferrari è costretto ad adottare quei sistemi perché i piloti italiani sono deboli di salute. L'ho letto io, su un giornale della sera di Milano. Un titolo che affermava: «Ferrari non ingaggia piloti italiani perché teme che muoiano».

A questo punto la conferenza degenera in gazzarra. I giornalisti vengono fatti uscire in tutta fretta da una porticina secondaria, solo gli assemblatori si trattengono ancora per un po' per programmare la trasferta americana; ma il clima è ormai irrimediabilmente compromesso.

Mauro Coppini

# SCHECKTER

## «abilita»

### il nuovo GLEN

WATKINS GLEN - Le colline del Glen sembrano aver fatto toilette per il «big event» del cinque ottobre. La cittadina di 3 mila anime (2 mila italiane) è già in fervore «Perché - dice Bob Kelly - il Glen deve superare ogni altra corsa di Formula Uno. Siamo i più ricchi ed ora anche il tracciato è uno dei più perfetti».

Il percorso ha subito una revisione sostanziale. Settantaquattro mila dollari sono stati spesi per apportare le misure di sicurezza richieste dalla GPDA, l'associazione dei piloti e dalla CSI.

A visionare attentamente la rinnovata pista è stato mandato Jody Scheckter il quale dopo l'esame ha detto: «I mutamenti fanno più sicuro il circuito, ed ora esso è indubbiamente migliore». Le modifiche hanno riguardato tra l'altro lo spostamento del «guard-rails» in quattro curve angolate e la creazione di uno spazio superiore d'uscita.

La correzione principale è quella con-

cernente le «S» in salita, dove è stata creata una «chicane», mentre in altri punti, alcune «S» angolissime imporranno la riduzione di velocità da 110 miglia a 75 miglia.

«La chicane e le "S" imporranno un nuovo tipo di guida. Sarà insomma una novità decisiva per tutti i piloti. Avremo comunque tempi inferiori considerando l'annullamento delle "S" in salita», ha commentato Scheckter. Da tener presente che Scheckter fu uno dei più severi critici della pista del Glen dopo gli incidenti fatali del 1973 e 1974. «Posso dire - ha concluso il sudafricano - che ora il Glen è un vero circuito con la "C" maiuscola. Quest'anno vedrete una corsa completamente nuova».

Alla vigilia, piloti come Mario Andretti, Ronnie Peterson, Jody Scheckter, Don Nicholson della UOP Shadow terranno un corso per giovani desiderosi di divenire piloti. All'importante «seminario» interverranno circa 500 giovani «drivers», molti dei quali vedranno la corsa sul gigantesco quadro della TV a circuito chiuso, con un esperto che spiegherà le manovre che vedranno. Amarezza della sorte, lo scorso anno il defunto Mark Donohue svolse un programma quasi simile. Nel corso del «seminario» Mark ebbe a dire: «Se avete paura, se pensate che in curva, o in rettilineo, la vostra macchina può finire - se nessuno la frena in tempo - contro un guard-rail, allora dedicatevi ad altri sports più rilassanti».

I. m.

# WATSON

## con la nuova

### PENSKE

● Nella scorsa settimana JOHN WATSON ha provato in segreto la nuova PENSKE di F.1. La vettura, molto differente come disegno e soluzioni da quella di quest'anno potrebbe già correre negli Stati Uniti se i primi tests andranno bene. Al volante ci sarà appunto il barbuto irlandese, che dovrebbe essere il pilota della Penske anche per il prossimo anno.

● La prossima settimana a Monaco di Baviera NEERPASCH e i grandi capi della BMW decideranno nei particolari il progetto del motore otto cilindri di F.1 per risolvere le sorti del reparto corse della casa tedesca, che i disegni del motore li ha già pronti da mesi ma che non ha mai potuto svilupparli per difficoltà economiche. Ora che è intervenuta la proroga fino al 1981 dell'attuale formula tre litri, in due o tre mesi il motore potrebbe venire costruito e, se i tests andranno bene, verrà messo subito in vendita ad un prezzo competitivo con il Cosworth (che crescerà nel '76 a 16-18 milioni).

Nel prossimo numero

Le (poch) lettere del Trionfo

I foto-retroscena del G.P. d'ITALIA

I piloti italiani rispondono al DRAKE

LAUDA visto dal campione-sicurezza

Due squadre diverse per REUTEMANN e per PACE (Ford?)

# La BRABHAM

## si spezza in due

S. PAOLO (Brasile) - Si scinderà in due la squadra BRABHAM per la prossima stagione di F.1: rimarrà fedele al team sponsorizzato dalla MARTINI il solo CARLOS REUTEMANN, che disporrà dei nuovi motori Alfa, e sarà probabilmente affiancato da un'altra pilota di F.1. CARLOS PACE invece farà parte di un altro team, sempre con vetture Brabham, forse con motori Ford Cosworth almeno inizialmente, che avrà un diverso sponsor: si tratta della HOLLYWOOD, una grossa marca di sigarette brasiliana, che paga anche una seconda Brabham F.1 per il giovane ALEX DIAS RIBEIRO. Direttore sportivo di questo secondo team sarà LUIS ANTONIO GRECO, dal 1960 manager di Pace, che avrebbe anche programmi più ambiziosi per gli anni a venire, e cioè una squadra di F.2 e forse anche F.1 tutta composta di piloti brasiliani, con vetture Brabham, inserendo magari anche il giovane PAULO GOMEZ, attuale campione brasiliano di vetture turismo.

L'escalation di questo nuovo sponsor del tabacco ha motivi ben precisi: è noto che la Marlboro sta entrando pesantemente in Brasile, mercato ancora non invaso dalle sigarette americane, e finora regno incontrastato della Hollywood. In questo modo la marca di sigarette locale cercherà di contrastare nel settore dell'automobile la multinazionale Marlboro: e se tutto andrà secondo le previsioni non è impensabile che la soluzione 1977 vada in porto.

Dinaldo C. Pescuma



In questa rubrica di critica televisiva non leggerete più il nome di GIO' LUNI. Da alcune settimane, forse ve ne eravate accorti, la sua firma non compariva più. Prima le ferie poi, il 31 luglio al ritorno, la cara collega (anche redattrice del Giornale d'Italia di Roma) era stata ricoverata al San Filippo Neri colpita da un male incurabile. Ha resistito poco più di un mese, ma le cure dei medici sono state vane. All'alba di lunedì scorso, mentre AUTOSPRINT arrivava in stampa, essa spirava. Aveva 46 anni.

L'abbiamo saputo solo qualche giorno dopo, dall'amico Vezio (al quale vanno le nostre condoglianze sincere) a tumulazione avvenuta, secondo le ultime volontà dell'Estinta. Ancora in questo momento, mentre scriviamo queste righe, sembra a tutti noi quasi incredibile che Gio' non telefonò più la domenica sera e non faccia più arrivare il suo puntualissimo fuorisacco del giovedì. Con l'articolo scritto fitto fitto su carta verde verga-

## La rubrica continua nel Suo ricordo



L'occasione mancata del colore a MONZA

# E' morta GIO' LUNI

## Dovevamo a Lei più corse in TV

tina. Erano le cronache precise e senza mezzi termini che tutti i lettori avevano imparato ad apprezzare sulle trasmissioni televisive dedicate allo sport automobilistico.

Giò scriveva per AUTOSPRINT da diversi anni ormai. Aveva cominciato che forse di automobilista ne sapeva ben poco, ma con il piacere professionale che sapeva mettere in tutta la sua attività era riuscita a farsi un preciso bagaglio di conoscenze persino tecniche. Sì, è proprio vero: se in questi anni, specialmente in questo automobilisticamente felice '75, abbiamo potuto vedere più corse in TV, abbiamo potuto seguire momento per momento il mondiale del ritorno Ferrari, bene, questo lo dobbiamo, tutti voi appassionati lo dovete, anche a Gio' Luni, che non ha dato respiro «a quelli di Via Teulada», come li chiamava lei, col sollecitare, puntualizzare, annotare, reclamare più spazio e più qualità alle trasmissioni d'automobilismo televisivo. Grazie, Gio'!

Nascosti nel verde del parco di Monza, nella zona di Lesmo, sostavano nei tre giorni del Gran Premio d'Italia alcuni anonimi camioncini bianchi, circondati da una lunga serie di cavi e da un affaccendato di personaggi tutt'attorno. Si trattava chiaramente dei mezzi in dotazione alla nostra RAI-TV che per la prima volta ha filmato a colori, per distribuirli alle altre televisioni europee, tutta la gara di Monza. E in tutti gli Stati confinanti con l'Italia si è potuto apprezzare il GP completamente a colori, tranne ovviamente che da noi, dove per l'occasione non siamo neppure riusciti a captare le solite immagini alla TV della Svizzera italiana, dal momento che chiaramente i ponti e ripetitori sono stati ad arte fatti tacere solo ed esclusivamente nel periodo di trasmissione dell'importante avvenimento. Gli unici che sono riusciti a captare le immagini commentate da Foletti sono stati alcuni fortunati milanesi, che riescono a prendere la TV svizzera direttamente, senza bisogno del ripetitore di Como che alimenta quasi tutti i teleschermi italiani. Ancora una volta la nostra RAI ha perso un'occasione forse obbedire a certe smanie demagogiche e non voler magari favorire «pochi eletti» che hanno il televisore a colori.

Comunque niente di eccezionale le riprese, anche se i telespettatori avranno certamente gradito lo spezzoncino girato la settimana prima con il giro della telecamera installata sulla Ferrari di Niki Lauda. Non si è ben capito poi perché in certe occasioni le telecamere sono state, pare proprio volutamente, spostate dai punti «caldi» della pista, specie quando le macchine carabombavano ed era subito evidente che non vi sarebbero stati incidenti cruenti. Ci riferiamo ad esempio al primo passaggio attraverso la chicane ghigliottina, della quale poteva essere immortalata tutta la scena con una facilità inaudita, mentre non abbiamo capito perché non si sia seguita completamente. Come nessuno si è reso conto, se non dalle bandiere agitate in lontananza, ed accuratamente evitate dalla telecamera, a Lesmo, di cosa stesse accadendo quando la Lombardi pirotteava ai margini della pista costretta al testa-coda «di emergenza» essendo rimasta completamente senza freni. Poltronieri non se ne è accorto, anche se l'aveva nominata poco prima e aveva sottolineato la sua bella gara,

Vice