



Leggete subito

a pagina

5 Ricordo di RINDT

9 Il « mondiale » F. 1, per chi?

11 I fischi per AGOSTINI

12 Il contagiri di MONZA

34 La « 512 » conquista il GIAPPONE

36 La scoperta della OPEL

CORRIERE CORSE

da pagina 17 a pagina 32

Le rubriche settimanali

a pagina

2 LA ZANZARA

33 Dove corriamo domenica?

38 TUTTESPRINT

40 Novità del Mini-Hobby

42 SCRIVETECI, rimarremo amici

46 MOTORAMA

47 COMPRAVENDITA Informatutto

Anche questa cartolina (di emigranti) è dedicata a GHIRELLI ▼

Questa cartolina è arrivata a Enzo Ferrari, all'indomani della vittoria in Austria, da un gruppo di emigranti italiani di Los Angeles. « Ci fai morire di gioia », gli dicono. Dedichiamo anche questa testimonianza di entusiasmo a Antonio Ghirelli, il direttore di quel quotidiano sportivo per il quale l'automobilismo si identifica solo con i lutti.



BRABHAM ha venduto!

La notizia circola ed è avallata seriamente in Inghilterra. Jack BRABHAM, nonostante le smentite che circolano, si ritira a fine anno. Ma sarà un ritiro più clamoroso di quanto si pensi. Un ritiro anche da costruttore. Infatti nonno Jack, che ha un socio nella sua azienda di assemblatore di monoposto, socio che si chiama Ron Tauranac, che è poi il suo progettista fedele da sempre, ha ceduto al partner il proprio 50%. Ma Tauranac non si è tenuto tutto il 100%. Ha girato il 50% dell'ex socio, indovinate a chi? a Ken Tyrrell, cioè l'attuale patron di Stewart. Un giro complicato, che ha evidentemente dei retroscena. Quello « chiave » sarebbe che l'operazione è stata facilitata dalla Ford che ha temuto, dicono altri, di veder uscire la Brabham dal suo giro, ma-

gari con la possibile scelta dei motori, udite udite, Porsche. La Casa tedesca, lo sapete, avrebbe dovuto esordire in F. 1. C'era una lettera dell'ing. Pieck a confortarci nella nostra anticipazione. Ma poi altre resistenze all'interno della azienda tedesca avrebbero avuto il sopravvento. Con il risultato di pensare solo a un nuovo motore 3000 (raffreddato ad acqua ed aria) destinato non soltanto alle nuove Porsche 3000 prototipo.

Per quanto riguarda Brabham, c'è poi anche chi ipotizza non un suo ritiro, ma un diverso orientamento della sua attività. Cioè dedicarsi solo alla Can-Am e alle milionarie gare americane, con tanto di macchina nuova progettata da lui e della quale si parla da tempo.

F. 1 stop (di moda)

AUTOSTOPPISMO di moda. Ne parlano tutti. I nomi circolano. Specialmente dopo Monza. Jacky Ickx, alla vigilia del G.P. d'Italia, si è presentato (con la deliziosa moglie) a Maranello, a sollecitare la conferma '71. Ma correrà ancora Ickx? C'è sempre chi non ci crede. Piloti confermati dalla Ferrari sarebbero REGAZZONI, GIUNTI e MERZARIO. SCHETTY cercherebbe garanzie di F. 1. E poi c'è ANDRETTI che, confermato l'impegno '71, potremmo vederlo anche adesso sulla monoposto modenese. « Adesso » significa G.P. Canada, Stati Uniti e Messico. Dopo le dichiarazioni di Granatelli post 500 Miglia Ontario, c'è chi pensa che Andy sia tornato a migliori propositi di collaborazione con Ferrari. Intanto a Monza è saltata fuori la voce STEWART. Di cui se ne dicono tante: compreso di un ritorno alla Matra, oltre che della Brabham di cui avete letto sopra. Ma tutto può succedere. Una cosa è certa, come sintetizza efficacemente il nostro Capa nel suo disegno: ora sono i « Maometti del volante » che tornano alla « montagna » (dei costruttori).



- L'equipe del 3131 con Moccagatta in testa è attesa a Maranello per una trasmissione dal vivo sulle corse. Intervisterà anche gli operai.
- Agnelli ha seguito da vero tifoso la corsa delle Ferrari a Monza. Quando si sono ritirati Ickx e Giunti era lì preoccupato che chiedeva: « Ma adesso come finisce? Perderemo? ». Un ottimista accanto: « Vincerà Regazzoni, vedrà... ». « Davvero? Lei dice che è possibile? » si preoccupava ancora l'avvocato. Poi andò via col suo elicottero. Ma appena conosciuto il risultato finale, i suoi rallegramenti a chi di dovere arrivarono immediatamente.
- E' stato smentito che l'Auto Club Milano abbia sporto querela nei confronti di Mr. Stanley della BRM, per la antipatica vicenda del soccorro medico a Rindt.
- Due giorni dopo il G.P. d'Italia è stato scoperto a Modena, in una prova, il mistero delle difficoltà a Monza della monoposto di Giunti. Era il Dinoplex che scaldava e causava difetti di accensione (che vennero presi per noie d'alimentazione).
- A de Adamich nel G.P. d'Italia ne son capitate di tutte. Prima il battistrada della gomma che si sbriciola, poi il motore a 7 e alla fine la ruota posteriore che si svitava. Per fortuna che a tenerla è rimasto il « moschettone » di blocco del dado!
- Amon sta facendo grandi manovre per tornare alla Ferrari. Intanto lo contatta l'Alfa Romeo per alcune gare nei prototipi del '71.
- Ultima dedica a chi (leggi nell'altra pagina) si sente educatore di giovani e pertanto contro lo sport automobilistico. Dal giornali (di sabato 12 settembre): « ROMA - Il Presidente della Repubblica, su proposta del Ministero della Pubblica Istruzione on. Misasi, ha conferito oggi all'ing. Enzo Ferrari la medaglia d'oro quale benemerito della Scuola, della Cultura, dell'Arte ».



I giorni più lunghi della CSAI

MONZA - Alla vigilia del G.P. d'Italia e della riunione della Commissione Sportiva Internazionale della FIA, la quale non ha ancora espresso il nome del sostituto del dimissionario presidente, lo svizzero Baumgartner, si è svolta la riunione del consiglio esecutivo dell'ACI, diretto dal presidente Marinucci. All'ordine del giorno la nomina del nuovo delegato italiano alla CSI, da comunicare al più presto. Siccome il delegato è il presidente della CSAI, si doveva praticamente indicare il nome del nuovo presidente, preludio al rimpasto della nuova Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, il cui attuale leader, ing. Campanella, è, come è noto, dimissionario da mesi.

Laboriosa e lunga è stata la vigilia, con trattative sulla composizione del determinante organo sportivo dell'automobilismo, che purtroppo ha sempre espresso nelle nomine orientamenti dall'alto, più che indicazioni della « base » sportiva. Dopo la rinuncia di Campanella alla conferma; dopo il superamento di certi temi sul funzionamento effettivo della CSAI con possibilità di un minimo di azione autonoma pur nell'ambito dell'ACI, i cui funzionari sindacalisti invece volevano comprimere, anche nei componenti di segreteria, qualsiasi incarico e quindi l'effettivo funzionamento con personaggi che, prima di essere burocrati fossero degli sportivi competenti, la lotta e le ambizioni si erano fatte calde.

Si era parlato, come sapete, di una candidatura Dragoni, poi venne Rogano, magari come service ancora con Campanella, qualcuno sondò la possibilità di agganciare di nuovo uno dei Marzotto, Giannino o Paolo, oppure di ripiegare con Christillin. Nomi, nomi. Giovannino Lurani fece portare avanti la sua candidatura specie da amici stranieri. E sembrava fatta, ma, quasi all'ultimo momento, da parte di un gruppo di Automobile clubs, non solo emiliani, e confortata dal gradimento sia dei costruttori che del ministro tutore del turismo e spettacolo, è esplosa la candidatura di un autorevole esponente politico, ripetutamente sottosegretario al governo fino alla penultima edizione, un onorevole che allo sport automobilistico ha sempre dato un contributo importante in sede politica, pronto a prendere posizione in recenti difficili occasioni. L'indicazione improvvisa ha raggelato certe manovre già concrete. Così ha praticamente suggerito un momento di attesa. Alla nomina del nuovo delegato alla CSI e quindi del nuovo presidente e della nuova CSAI si procederà (sembra in occasione della Conferenza di Stresa) per essere nei termini di rinnovo di fine settembre. Presidente a parte, per i componenti non si dovrebbe avere una particolare rivoluzione nei ranghi, solo alcuni avvicendamenti, con conferme tra l'altro di Rogano, del segretario di settore ing. Bacciagaluppi. Qualcuno dice che anche l'ing. Campanella accetterebbe di rimanere come membro dell'organo sportivo dell'ACI.

Marcellino

La morte di Rindt

La spaventosa morte di Rindt ha riaperto la piaga delle corse automobilistiche di Formula 1. E' curioso osservare come, in questi casi, risuoni unanime la voce di tutti i giornali e di tutti i critici, che tuonano contro la follia di una professione che fa della morte il suo rischio normale e di un progresso meccanico che al pilota non offre nemmeno la più fragile garanzia; salvo poi continuare tutti sulla vecchia strada.

Per conto nostro, il problema è di tale gravità da investire anche i pubblici poteri e, oseremmo dire, perfino il Ministero per la

Sanità. Sul territorio italiano non si può consentire più oltre l'organizzazione di manifestazioni che offendono ogni concezione umanistica della vita, sia essa ispirata ad opinioni religiose o laiche, liberali o socialiste, morali o empiriche.

Chi, per giustificare simili competizioni, si riferisce ai vantaggi tecnici che esse comporterebbero, non solo dice il falso sul piano specifico ma mostra di non aver inteso il senso più alto della protesta giovanile quale si è palesata e si palesa nel mondo intero, e che sta appunto nella rivolta contro la concezione materialistica, utilitaria della vita e della società. Fosse anche vero, e non lo è, che le corse a 300 km. all'ora accelerano il progresso automobilistico a scapito di "qualche" vita umana (circa 30 nel giro di un solo anno), ebbene, vada al diavolo il progresso automobilistico! A parte ogni altra considerazione, ciò che occorre perfezionare in questo settore industriale non è la velocità ma la sicurezza del veicolo e, ancor più, la sua funzionalità rispetto all'esigenza di annullare lo inquinamento atmosferico e di ridurre al minimo i rumori nelle strade cittadine.

a. gh.

Saranno i giovani a rispondere al Corriere anti Sport

Questi che riproduciamo ai lati sono due articoli apparsi sul quotidiano sportivo di Roma, martedì e giovedì scorso. Siamo perfettamente d'accordo con il direttore di quel giornale, Antonio Ghirelli, il quale scrive di non intendersene di automobili. Quello che ci stupisce, però, è che anche la sua conoscenza di italiano lascia a desiderare. Potete convincervene da voi, leggendo i due citati articoli. Nel primo Antonio Ghirelli chiede tout court, con la suggestiva trovata del Ministero della Sanità, l'abolizione delle corse in Italia e si lancia in una filippica moralistica chiamando in causa la protesta giovanile. Lo spunto del direttore del Corriere-anti Sport, che intanto non fa arrivare la sua coerenza, in coincidenza con questo articolo, alla abolizione della rubrica automobilistica sul suo giornale, si accende nel momento in cui accusa di falso tutti coloro che sostengono che le corse automobilistiche servono al progresso tecnico.

Proprio questo riferimento suscita l'immediata reazione di Enzo Ferrari, che già a Imola martedì sera, in occasione della cerimonia di intitolazione di quell'autodromo al figlio Dino, aveva espresso il suo stupore e la sua amarezza per l'articolo del quotidiano romano che si qualifica «sportivo». Il telegramma di Ferrari sortisce il suo effetto se il bollente direttore non riesce a portare avanti la sua iconoclastia nei confronti del grande costruttore sportivo. Leggetela la sua prosa di risposta. E' davvero penoso il tentativo di marcia indietro. E qui c'entra «l'italiano». Perché — ve ne accorgete — la marcia indietro viene effettuata sostenendo — in risposta a Ferrari — che l'accusa di falso era per i colleghi giornalisti specializzati, e che lui si riferiva alla abolizione delle corse F.1, tecnicamente ingiustificabili, eccetera. Rileggiamoci insieme il primo articolo e ci accorderemo che non si parla assolutamente di F. 1 e di colleghi giornalisti.

Si può capire che il direttore di un quotidiano che si definisce sportivo, accortosi della «gaffe» professionale, cerchi una via d'uscita. In qualsiasi modo. Ritirata che diventa grottesca nel numero di venerdì del «Corriere dello Sport» (e del quale gli facciamo e vi facciamo grazia) quando si affida al suo collaboratore automobilistico per trovare altre ciambelle di salvataggio, evitando la risposta diretta anche ad altri colleghi che l'hanno messo alle corde della polemica. Ma sono ciambelle che perdono aria e che servono solo a far affondare il direttore del «Corriere (cosid-

detto) dello Sport» nel mare del suo incauto moralismo. E diciamo moralismo perché gli atteggiamenti di educatore dei giovani, che discetta contro lo sport del volante, sono perlomeno azzardati nel mondo moderno in cui viviamo tra mille drammatici problemi e pericoli, dei quali quello che può correre un campione del volante, per libera scelta, non sono certo i più discutibili. Se non dai falsi moralisti, quelli che cercano di gettarci negli occhi la polvere per far dimenticare i veri problemi dell'immoralità umana, in questi Anni che ci portano al Duemila.

Ha scomodato persino Hitler e De Amicis, il collaboratore di Ghirelli, per l'ultima difesa di comodo del suo incauto direttore. Una fatica sciupata male perché si potrebbe replicare con i «pirati dell'aria» e cento altri modi di mettere a repentaglio la vita di qualsiasi di noi, oggi. E naturalmente una frase del Presidente della Alfa Romeo dott. Luraghi, il quale giudica non pari ai vantaggi tecnici ottenibili il costo umano ed economico delle corse F. 1, serve a ultima ancora di salvataggio. Ma il dott. Luraghi sbaglia anche lui avallando intanto che le corse F. 1 sono più pericolose di quelle prototipi e altre. E poi, una volta per sempre, bisogna dirlo: smettiamola di condizionare il giudizio sulla validità dello sport automobilistico con i vantaggi del PROGRESSO TECNICO. Questo è secondo, non primo. PRIMA C'E' LO SPIRITO DEL RISCHIO che esalta, affascina, invita non i piloti soltanto, ma l'Uomo. L'UOMO che cominciò a rischiare con Adamo quando accettò di mangiare la mela del Serpente perdendo il Paradiso terrestre. Sarebbe uno svilire le corse, se anteponessimo la tecnica alla lotta per il superamento umano. Ma lasciamo le disquisizioni letterarie. Leggiamo insieme quello che ha detto Juan Manuel Fangio, dopo aver espresso il suo dolore per la morte del «grande» Rindt:

«Queste sono le corse, i piloti sanno di rischiare la vita e ogni tanto, purtroppo, qualcuno, per cercare qualche cosa di più rischia e può succedere l'imponderabile. Il pilota fa questo affascinante mestiere perché gli piace il rischio. Tutti sanno che è un mestiere pericoloso, ma ben pochi lo cambierebbero con un altro: è la vita».

Chi non capisce questo, non ha il diritto nemmeno di piangere e di giudicare. I nostri Morti lasciateceli piangere da soli.

Marcello Sabbatini

Automobilismo e strage

Un telegramma di Enzo Ferrari

Dal comm. Enzo Ferrari riceviamo questo telegramma urgente:

«Leggo il suo corsivo di ieri e poiché da 52 anni appartengo a coloro che considerano le corse un elemento sostanziale ed determinante della evoluzione tecnica nello interesse generale della sicurezza nella circolazione respingo per quanto mi compete quale costruttore la sua accusa di falso da lei gratificatami et che i giovani hanno dimostrato di non condividere invadendo in Austria et a Monza le piste soffocando gli attori del rischio con il loro sincero travolgente entusiasmo stop Mi riservo risponderle pubblicamente stop Deferenti saluti».

ENZO FERRARI

(a.gh.) — L'ammirazione, la stima, la deferenza che nutriamo verso Enzo Ferrari ci inducono a pubblicare immediatamente, senza attendere altre sue dichiarazioni, il telegramma appena ricevuto ma non possono assolutamente costringerci a mutar parere né, tanto meno, ad accettare la identificazione tra i colleghi con cui abbiamo polemizzato e la persona del costruttore. Noi non abbiamo parlato di Ferrari, non intendevamo riferirci a Ferrari e non dobbiamo a Ferrari alcuna scusa.

E' opinione nostra e di molti altri giornalisti, anche specializzati, che le corse di formula 1 non apportino alcun serio contributo al progresso della motorizzazione. Di qui la definizione di falso, applicata non alla persona che fa proprio l'argomento (in tal caso noi, che conosciamo poco le automobili e un po' di più l'italiano, avremmo parlato di FALSARI), ma all'argomento che taluno ha usato.

Accertato che Ferrari è assolutamente fuori causa perché fa il costruttore e non il giornalista, accertato che la nostra definizione si riferiva all'argomento e non all'argomentatore, aggiungiamo che anche nel caso che fosse falsa la nostra tesi, e cioè anche nel caso che le corse di formula 1 apportassero un serio contributo al progresso della motorizzazione, come giornalista, come direttore di giornale e quindi educatore dei giovani e come cittadino, il sottoscritto si riterrebbe egualmente in diritto di rifiutare tale tipo di competizione, preferendo il regresso o la stasi della tecnica alla strage indiscriminata di esseri umani, dieci, venti o quaranta all'anno che siano, volontari o meno che si professino di questo tipo di «bella morte».

Per noi, con tutto il rispetto e la simpatia che portiamo da anni per il grande italiano che si chiama Enzo Ferrari, la discussione è chiusa.

dal Corriere dello Sport-ROMA di martedì 8 settembre

al CORRIERE-SPORT-ROMA

SONO UN GIOVANE

che protesta
per gli articoli contro lo sport automobilistico

firma

anni

indirizzo

dal Corriere dello Sport di giovedì 10 settembre

RITAGLIATE
e spedite al

DIRETTORE
del
CORRIERE SPORT

Piazza Indipendenza 11/B

00185 ROMA

Il signor Ghirelli si appella alla «protesta giovanile» per avallare la sua presa di posizione contro le corse. Bene. Voi che avete dimostrato al sottosegretario allora agli Interni on. SALIZZONI e al Prefetto MIGLIORE della Commissione (anti)corse, che cosa ne pensavate di questa automobilismo-fobia dei «travet» delle scrivanie e del cosiddetto «culturalismo»; voi che avete fatto cambiare idea anche a FRANCO MOCCAGATTA con le telefonate al 3131, avete l'occasione per dimostrare al direttore del «Corriere» romano quanto è stato incauto nel mischiare i giovani in quella che è soltanto la protesta di personaggi che, ogni giorno lo dimostrano nella vita, hanno perduto il senso del sano coraggio umano, all'insegna di quello spirito del rischio che non fa sfuggire i problemi della vita, ma caso mai li fa affrontare, senza le divagazioni e le sollecitazioni intellettualistiche per altri Paradisi, più o meno artificiali, ma certo più dannosi.

VILLA RAVERIO (Milano)
sabato 5 settembre

Caro Autosprint,

Ti scrivo adesso perché proprio non so più con chi sfogare quello che tengo dentro. Ho appreso da un mio amico della morte di RINDT. Ho pensato a tante cose, che sono sempre le stesse cui si pensa quando qualche altro grande se ne va. Preciso subito che sono sempre stato un vivo sostenitore di tutti quelli che hanno contrastato la grande Ferrari. Non sono della Ferrari per molti motivi, che ora non voglio elencare. La Ferrari è grande, ma ancora una volta è sfortunata. Essa vincerà forse anche domani. E' incominciata una grande scalata al successo che premia tutti gli sforzi dei tecnici di Maranello. Potreste pensare che io voglia dire che ora tutto è più facile. No! La Ferrari vincerà perché lo merita. Adesso che Rindt non c'è più, sembrerebbe tutto più facile. Sarà più facile, forse, ma tanto triste. Domani non so se andrò a Monza. Se ci andrò, certo non potrò gioire con gli altri. Spero che tutti capiscano quello che voglio dire. Per adesso mi limito a pensare quello che pensai quando se ne andò un altro grande; lo ripeterò anche domani, e tutte le volte che una bandiera a scacchi si abbasserà su un bolide che ha raggiunto la vittoria:

“Voi che ve ne andrete da soli verso la vittoria anche senza di lui aprite le vostre orecchie e sentirete il suo motore ruggire dietro di voi.

Anche se non c'è più lui è sempre vicino a voi e solo pochi lo vedranno e sentiranno ancora

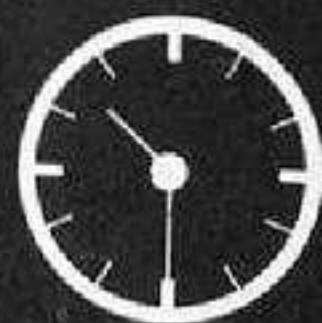
Un
lettore
(per tutti)
di

**AUTO
SPRI
NT**



Le ultime foto di RINDT

In queste otto foto c'è una vita. Anzi le ultime diciassette ore di vita di Jochen RINDT, 28 anni, austriaco di Germania, pilota LOTUS e quasi campione del mondo. Le 17 ore da venerdì 5 settembre alle ore 22,30 a sabato 6 settembre ore 16,19.

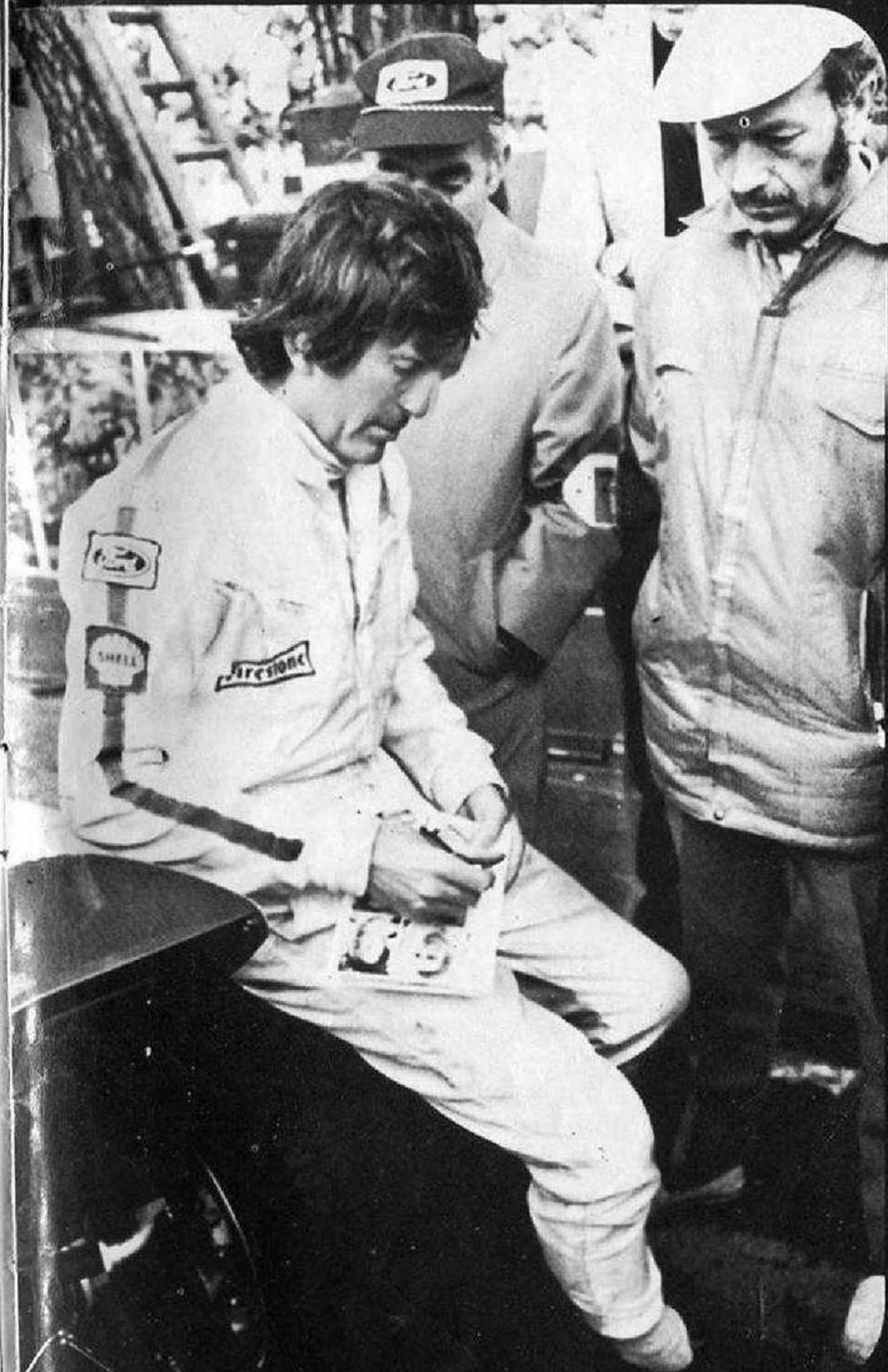


Venerdì 5 settembre - ore 22,30: parco di un famoso e raffinato ristorante monzese. La Politoys, fabbrica di pregevoli modellini d'auto, premia i campioni più famosi secondo i risultati di un referendum tra bambini. Premierà Ickx come il pilota al quale i ragazzi vorrebbero più assomigliare, Brabham come il più sfortunato del '70, Giunti come il miglior italiano in F. 1 e premierà anche Jochen Rindt con questa Targa che gli ha consegnato Giovannino Lurani quale «pilota più battagliero». Era felice Rindt quel venerdì sera...



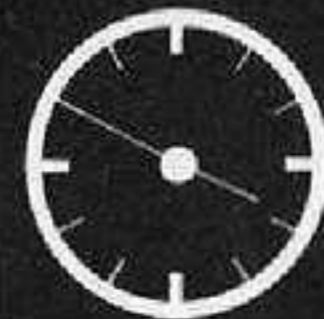
**Sabato 6 settembre
ore 14,45**

Autodromo di Monza, un quarto d'ora prima dell'inizio delle ultime prove. Per la TV austriaca Rindt sta registrando una intervista. Il suo atteggiamento è serio. Sta dicendo cose decise. Parla della sicurezza nelle corse



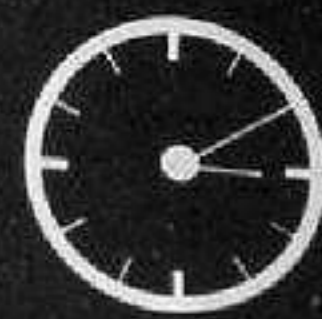
**Sabato
ore 15,27**

Qualche minuto dopo le 15,25. E' l'ora dell'incidente. Nina Rindt, non allarmata, osserva lagggiù, verso l'imbocco del rettilineo! Ma Jo non si vede! La moglie di Oliver la osserva



**Sabato
ore 15,50**

Lunghi minuti sono passati. Sono quasi le sedici. Jackie Stewart, che è corso ad informarsi, è poi tornato da Nina al box. I coniugi Rindt erano carissimi amici degli Stewart. La informa cautamente: «Vieni, Nina. Jochen si è fatto male..»



**Sabato
ore 15,10**

Ormai le prove sono cominciate. Un ultimo autografo prima di scendere in pista per i cinque giri fatali con la sua Lotus 72. Chapman è particolarmente accigliato



Ce la faranno a superare
i 45 punti di RINDT?
Il «trittico» dei GRAN PREMI
americani risponderà

speciale
monzaaa!!!

UN PILOTA FERRARI in lista

La repentina scomparsa di Jochen Rindt, insieme con le conseguenze morali che ha comportato, e che potranno avere qualche seguito clamoroso ha riaperto anche la corsa al campionato mondiale. Infatti il punteggio totale acquisito da Rindt è ormai cristallizzato a 45 e non potrà essere modificato, per cui per coloro che sono ancora in grado di ottenere, almeno in linea teorica, un punteggio superiore, il compito viene facilitato. Se Rindt fosse ancora in corsa per il titolo gli basterebbero un paio di risultati utili, non necessariamente la vittoria, per mettersi al sicuro, ma così i 45 punti restano tali.

Per contro i piloti che possono superare questo limite sono adesso cinque, poiché il risultato del Gran Premio d'Italia ha eliminato dalla possibilità teorica esistente fino al 5 settembre Amon, Rodriguez e Beltoise. Restano ancora, dunque, Brabham, Stewart, Hulme, Regazzoni e Ickx i quali possono teoricamente raggiungere i punti che vedete nel tabellino qui sotto:

PILOTA	PUNTEGGIO ATTUALE	MASSIMO POSSIBILE
BRABHAM	25	52
STEWART	25	52
HULME	23	50
REGAZZONI	21	48
ICKX	19	46

RICORDIAMO CHE LE REGOLE DEL CAMPIONATO MONDIALE ATTUALMENTE STABILISCONO CHE:

● per ogni gara vengono attribuiti nove punti al primo, sei al secondo, quattro al terzo, tre al quarto, due al quinto ed uno al sesto;

● le gare in calendario per la stagione vengono suddivise in due sezioni uguali. Poiché quest'anno le gare sono tredici la prima sezione ne conta sette e la seconda sei. Per ognuna delle sezioni viene stilato un totale dei punti ottenuti da ciascun pilota, ed i due totali formano poi il totale generale finale. Ognuno dei due totali parziali viene ottenuto sommando i punti ottenuti; nel caso che un pilota abbia ottenuto punti in tutte le prove viene ignorato il punteggio peggiore.

E' chiaro che le possibilità teoriche sono una cosa e quelle pratiche un'altra. Cioè è chiaro che alla luce delle recenti vicende del campionato ed in funzione delle disponibilità tecniche di ognuno quelli che sono apparentemente favoriti perché hanno adesso punteggi più elevati non sono necessariamente quelli che hanno più possibilità. Considerando infatti quali sono i piazzamenti che potrebbero portare ognuno dei cinque candidati a superare il limite dei 45 punti (cinque vittorie) di Rindt, si vede come una previsione ragionevole restringa parecchio il campo, salvo che nelle prossime gare non vi sia un deciso mutamento

delle disponibilità tecniche di ognuno.

Finora infatti **STEWART** e la sua March, come Hulme e la sua McLaren, non hanno mai potuto fare molto contro gli altri, e soltanto a Monza Stewart è tornato in primo piano ma solo grazie alla troppa facilità del percorso italiano che gli ha permesso di «succhiare» ruote altrui risparmiando la sua macchina ed ottenendo risultati velocistici che sarebbero stati impossibili individualmente. Egli dispone, sì, del super-Cosworth, ma anche con questo motore non ha potuto fare — da solo — quello che hanno saputo fare i piloti delle Ferrari e quelli delle BRM.

Il discorso è altrettanto valido per **BRABHAM**, che ha però il vantaggio, rispetto a Stewart, di avere una macchina migliore, e quindi di poter aspirare a fare meglio a parità di motore. E che Brabham possa fare meglio lo ha dimostrato durante tutta la stagione, nella quale è stato particolarmente colpito dalla sfortuna con le due mancate vittorie di Montecarlo e di Brands Hatch, andate a Rindt.

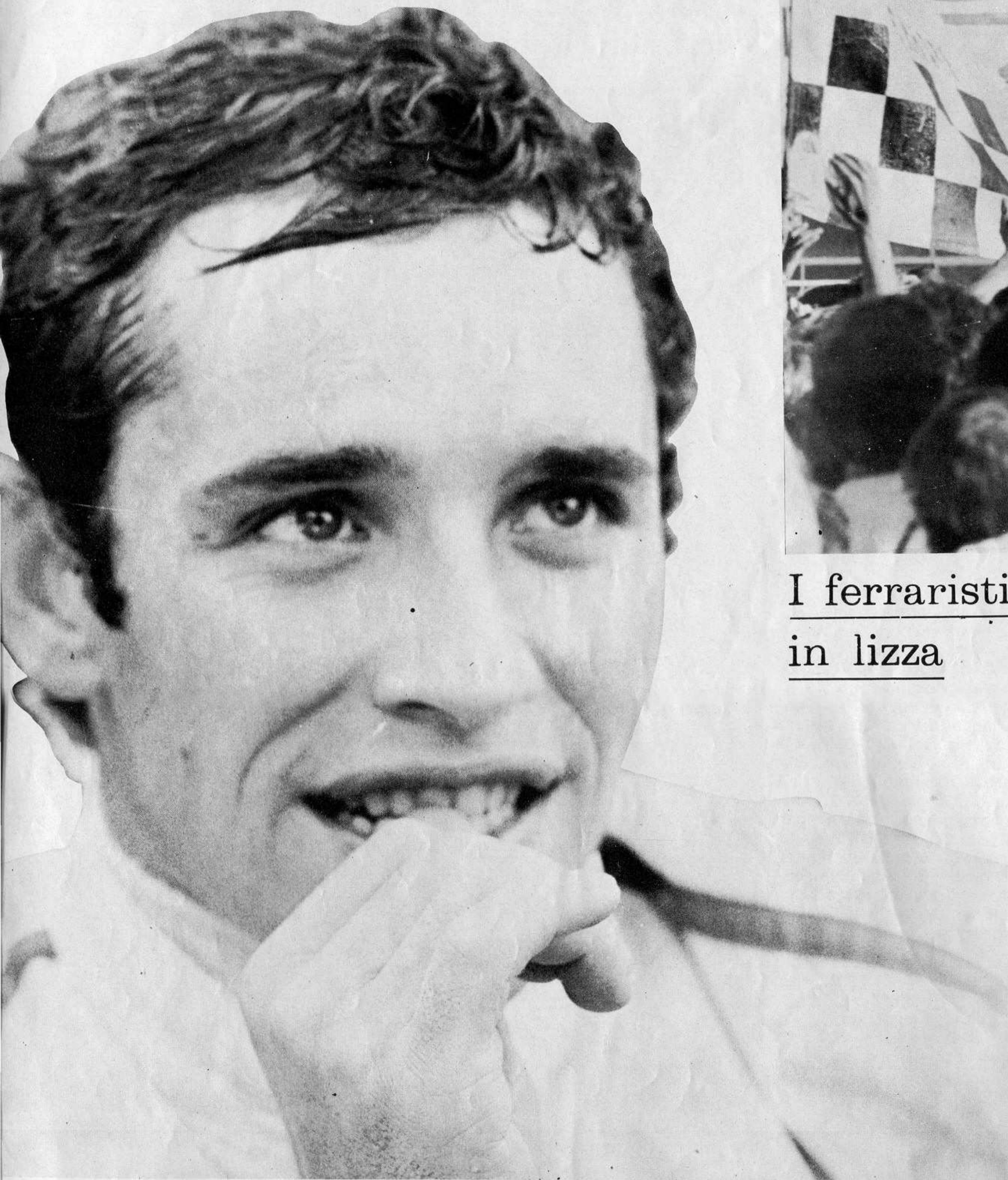
Non dobbiamo infatti dimenticare, nel tentativo di immaginare il futuro, quali sono le caratteristiche dei percorsi sui quali si dovrà ancora correre, caratteristiche che possono influenzare i risultati in modo netto. Vedremo tra

poco questi particolari.

Comunque sia Brabham, sia Stewart, hanno bisogno soltanto di due secondi posti e di una vittoria, per poter andare ad almeno 46 punti, e non si può escludere che uno dei due riesca ad ottenerla. Se dovessimo indicare chi, tra i due, ha più possibilità di raggiungere lo scopo, diremmo che è Brabham.

DENIS HULME, invece ha bisogno di almeno due vittorie ed un secondo posto, per superare quota 45, e per lui ci sembra che sia proprio improbabile che la situazione evolva in senso favorevole. La sua macchina è buona ma non

CONTINUA A PAGINA 10



I ferraristi in lizza

il Canada, sempre che la vittoria canadese debba essere di una Ferrari, e quindi implicitamente il designato per anche le altre corse. E poi è quello che ha «tirato il carretto» dall'inizio della stagione, anche quando la macchina non andava bene e c'era da faticare e rischiare per niente.

Un discorso del genere, credo, è abbastanza facile da fare a **REGAZZONI**, che nelle ultime tre corse ci ha tanto impressionati non solo per lo stile pulitissimo ed efficace di guida, non solo per le prestazioni di grande rilievo, ma anche e soprattutto per l'intelligenza, qualità che non è proprio la più diffusa. Basti pensare a come, dopo aver a lungo ragionato, si è infine sbarazzato dei quattro «parassiti» che aveva alle costole a Monza, per capire quali siano le sue qualità complessive.

Potrebbe poi accadere, come abbiamo già accennato, che in Canada Ickx ripeta la sfortunata esperienza di Monza, cioè che la sua macchina si fermi o non sia perfettamente a punto. Ed in questo caso, se egli restasse in corsa, siamo sicuri che darebbe al compagno tutta la possibile collaborazione perché l'obiettivo sia raggiunto, se possibile.

Crediamo, insomma, che i due possano facilmente essere d'accordo in una azione leale ed efficace, che in ultima analisi sarebbe proficua ad entrambi.

Tutto questo, naturalmente, è teorico e parte dal presupposto che le cose siano facili per le Ferrari. Cosa che non è detto sia vera.

Abbiamo visto già a Monza, infatti, come le BRM con le nuove testate abbiano raggiunto un livello abbastanza elevato di rendimento, anche se non di tenuta. Il gran caldo ed il ritmo forseannato del plotone di testa, ovviamente, en-

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

è la migliore, ed il motore di cui dispone è al massimo uguale a quello degli altri due (finora è stato soltanto uno di quelli «normali», non super). Anche se gli dovessero consegnare uno dei «super» non vediamo proprio, come possa logicamente aspirare a due vittorie ed un secondo posto.

Di conseguenza, escludendo Hulme, e per forza di cose limitando ad uno dei due il pronostico tra Stewart e Brabham, restano in lizza soltanto

gli altri due: **REGAZZONI** ed **ICKX**. Il loro compito tuttavia è complicato dal fatto che entrambi debbono necessariamente vincere tutte le tre restanti prove, per poter superare i 45 punti, cosa che ovviamente non è facile.

Tuttavia a favore dei due uomini della Ferrari sono le considerazioni tecniche, rappresentate dal fatto innegabile che le loro macchine sono nettamente superiori alle altre sotto il punto di vista della potenza e della utilizzazione, ed anche della affidabilità, nonostante quello che è acca-

duto a Monza. Il pensare a tre vittorie consecutive di Regazzoni o di Ickx non è quindi per niente utopistico, ma rientra nel campo dell'effettivamente avvenibile, con l'unica complicazione derivante da fattori delicati quali i rapporti tra piloti e direzione della squadra.

Poiché la possibilità esiste, occorrerà che l'uno o l'altro, dopo il Gran Premio del Canada, assuma volontariamente e decisamente un compito di copertura del compagno, se uno dei due vincerà in Canada, beninteso, per facilitare

le altre eventuali vittorie necessarie. E su questo punto crediamo non sarà difficile, agli uomini della Ferrari, raggiungere la unanimità di giudizio. Il difficile sarà invece — sempre ammettendo a priori che la vittoria di una Ferrari sia da dare per scontata — la scelta di chi vincerà in Canada. Ed a questo punto dovranno entrare in giuoco considerazioni di valore umano che riteniamo siano agevolmente esponibili e agevolmente recepite.

ICKX, a nostro avviso, dovrebbe essere il designato per

8 titoli mondiali
ottanta
«tira-e-molla» ma
l'automobilismo
non può
essere una posa

AGOSTINI si confessa

(dopo i fischi di MONZA)

Il campione del mondo di motociclismo (otto volte, un fuoriclasse, soltanto Hailwood e Ubbiali hanno fatto poco di più), a Monza, nell'atmosfera del Gran Premio d'Italia, si è preso i fischi. Il giorno delle prove, vicino alla macchina di Ickx. Eh sì, i tira e molla di Giacomo Agostini — corro, correrò, non corro per ora, forse domani, si senz'altro — hanno un po' rotto. Da qualcuno è stata giudicata una posa. Ecco la contestazione.

— Giù la maschera, Ago!

«Ma io non c'entro con quello che hanno scritto in Inghilterra, poi ripreso dai giornali italiani, che avrei corso in macchina entro il mese. Io non avevo detto nulla».

— Neanche a proposito di Imola, per la formula due del 27?

«Macché. Non avrei neanche il tempo di allenarmi. A Imola corro il 20, in moto perché il circuito mi piace e perché non voglio far dispetti a Costa».

— Ma sei stanco di correre in moto, si ripete. Più di un anno fa, si era a Le Mans, per il Gran Premio di Francia in motocicletta, dicesti che stavi per fare il gran salto. Era tempo che si par-

mi frena un po' verso la nuova avventura. Ma non è detto... alternare auto e moto mi consentirebbe inoltre di prendere confidenza con un mondo che non è ancora il mio; anche se l'esperienza che ho già vale. Qualcosa ho imparato, nessuno potrà dire che parto da zero. Conosco i motori, conosco la condotta di gara, come comportarmi in corsa. E conosco i circuiti, tutti in pratica. Perché ci ho gareggiato su».

— Tu resti volutamente nel campo delle intenzioni. Un po' di previsioni precise, per favore.

«Ecco: il 1972, se nel 1971 vincerò altri due titoli nel motociclismo, potrebbe essere l'anno del mio definitivo passaggio all'automobile».

— E con chi pensi di conseguirti gli altri due titoli?

«Non so ancora di sicuro. Ma credo con la MV. Perché dovrei abbandonarla? E' la sola marca che mi consenta di puntare a più di una cilindrata. Anche se altre Case italiane stanno facendosi sotto...»

— Alludi alla Benelli.

«Io non ho detto nulla».

— Fai parlare (e scrivere) perché vuoi, devi



trano per molto nella scomparsa delle BRM dalla gara, ed in Canada le condizioni saranno differenti, con temperature più fresche. Resta tuttavia, per le BRM, un problema macchina, che non è particolarmente adatta ai circuiti sinuosi. Ma è lo stesso discorso che si deve fare per la Matra, che pure potrebbe essere pericolosa. E che magari si potrebbe fare per Stewart, se dovesse mettere a punto nel frattempo la nuova Tyrrell, certo migliore della March. Tutti, in ogni modo, dovranno cavarsela da soli, se vogliono ottenere risultati brillanti, poiché le possibilità di «aspirazione» sfruttate a Hockenheim ed a Monza (soprattutto), non si ripresenteranno più nelle altre corse, salvo che parzialmente in Messico.

I tre circuiti sui quali si disputeranno le restanti gare sono infatti del genere «misto», soprattutto quello del Mont Tremblant che è più del genere Nürburgring che del genere Monza. Il tracciato canadese è collinare, con saliscendi e con curve strette e curve rapide e pochi rettilinei. Vi conterranno molto la tenuta di strada, le capacità di accelerazione e l'abilità di guida, tutte cose che quelli della Ferrari hanno. E quindi ecco che appare giustificato e non del tutto teorico il ragionamento che abbiamo fatto poco fa. Se sulle Ferrari vi fossero dei piloti «medi» potremmo dire che gente come Stewart o Brabham potrebbe sopperire alla inferiorità tecnica con la classe personale, ma alla Ferrari ci sono Ickx e Regazzoni, che hanno dimostrato di non avere soggezioni.

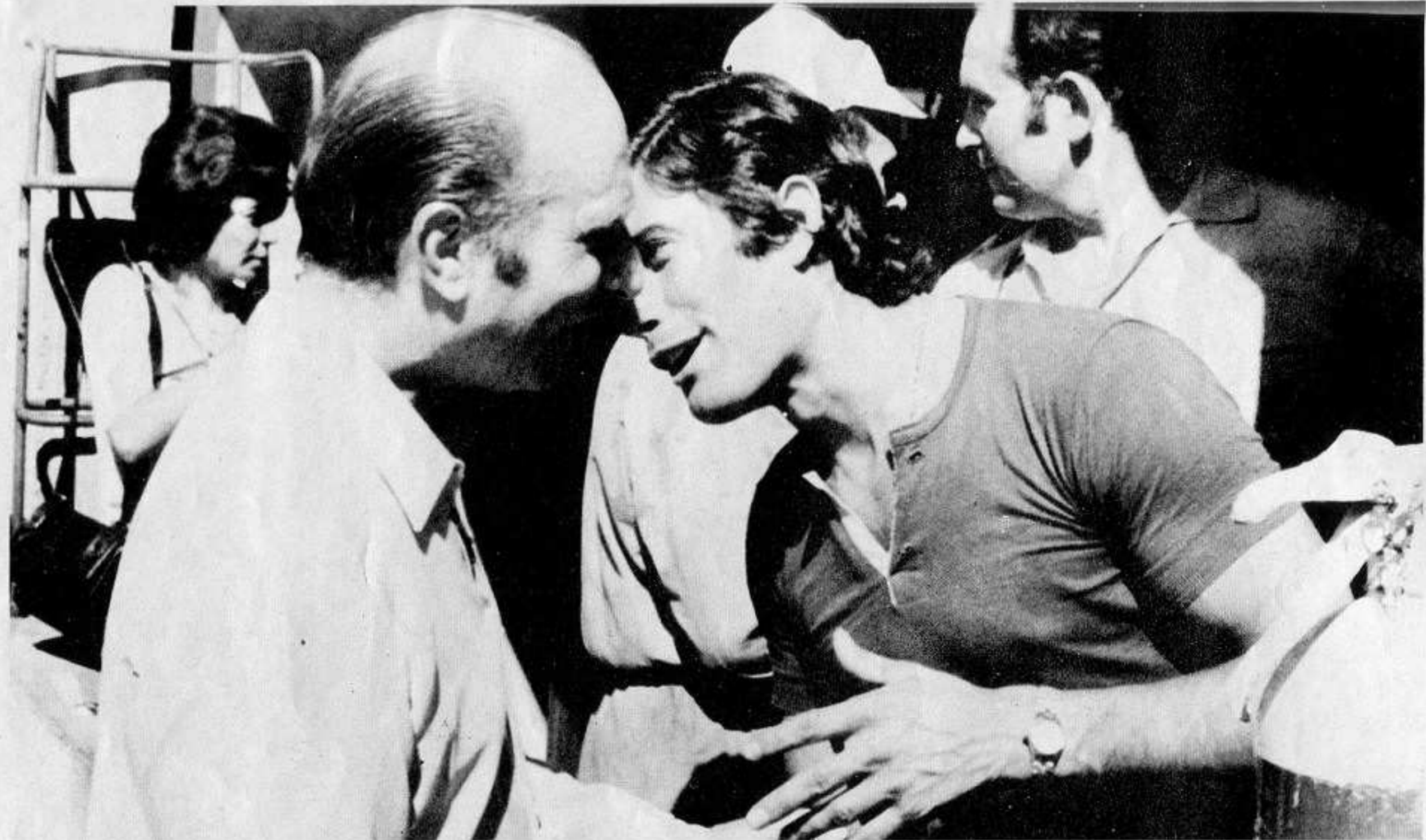
Il discorso è differente per quanto riguarda Watkins Glen, che è molto veloce, ma che anche lui non ha che un rettilineo, di circa un chilometro, mentre per il resto alterna curve strette a curve veloci e velocissime, e qualche

salita e discesa. Conterà la potenza massima, ma le aspirazioni saranno rese difficili dal fatto che per farsi aspirare bisogna essere vicini ai più veloci ed è poco probabile che i meno dotati tecnicamente o personalmente possano seguire i migliori nella parte «guidata». Lo stesso diremo del Messico, il circuito quasi ideale tra quelli artificiali, che se anche ha dei rettilinei costringe lo sgranamento in certe curve e controcurve e soprattutto nelle famose «esse» che sono molto importanti ai fini degli scarti.

Per concludere diremo perciò che, tenuto conto delle condizioni tecniche attuali e quindi non tenuto conto ovviamente di qualche possibile sorpresa, piloti e macchine della Ferrari ci sembrano favoriti in modo abbastanza netto. E' una speranza ragionata, la nostra, che è anche un augurio; e che potrebbe portare, alla fine, a risultati che sembravano diventati irraggiungibili fino a sei settimane fa.

Come avete notato non abbiamo mai fatto il nome di GIUNTI, finora, ma non perché ce ne siamo dimenticati. Ce ne ricordiamo, eccome, soprattutto perché vorremmo tanto poterlo includere nelle nostre previsioni ottimistiche. Solo che le due sfortunate corse di Zeltweg e di Monza, ed i due risultati favorevoli agli altri piloti della squadra, credo abbiano imposto la necessità di far disputare le restanti gare a Ickx e Regazzoni soltanto, nel caso che la Ferrari abbia deciso di far correre soltanto due macchine. Se invece, come sarebbe tanto gradito ai tifosi italiani, la Ferrari portasse in America tre macchine, ecco che Giunti potrebbe essere utile per le manovre tattiche in gara.

Franco I ni



MONZA - A Fangio, l'avrà detta la verità, «Ago»? A proposito: 'cà fusse la Temporada

lava di questa cosa, però tu non ti eri mai sblanciato...

«Non sono ancora del tutto deciso, ecco. Sto aspettando una buona offerta: dipende dalle Case. Chi mi vuole avere deve darmi il modo di figurare bene. Non voglio cambiare per cambiare. Debbo difendere la posizione, il nome».

— Con Ferrari?

«Si capisce che mi piacerebbe».

— Altre trattative? Tyrrell? Brabham?

«Qualcuna, ma sempre così, in preliminari. Il mio obiettivo è la formula uno, il campionato del mondo. Ma capisco che dovrei cominciare intanto dalla formula due per farmi l'assuefazione».

— Come Surtees?

«Come Surtees nel risultato soltanto, però. Partire dalla formula junior come ha fatto lui è un po' poco...»

— Non pensi che a ventotto anni finiti non è poi tanto presto...

«E Brabham? Brabham ne ha quarantaquattro. E Stewart? E' vero che Ickx è più giovane di me, ma io di corse ho già una certa esperienza. Per correre in macchina è il temperamento che conta e io ce l'ho. Correndo uno si fa già vecchio, esperto, dall'inizio».

— E faresti stop con le moto...

«Alternerei. Ho l'ambizione di arrivare a dieci titoli mondiali nel motociclismo, perché non ci è ancora riuscito nessuno. E' questo il motivo che

passare all'automobilismo sportivo. Fai parlare (e scrivere) per le tue avventure galanti. Come va con le donne?

«Bene. Mi piacciono. Ma non mi sposo. Diciamo che sono troppo preso dai motori e dalle corse per pensare al matrimonio. Non ho seri impegni sentimentali. Diciamo che sono totalmente assorbito dalla mia attività, che non posso pensare ad altro».

— Semmai fai un altro film...

«Davvero. Fra ottobre e novembre comincerò un altro film. Mi sta per arrivare la bozza della sceneggiatura nuova. Non posso dire, per ora, altri particolari. Anche perché è il mio agente che ha trattato tutto, è il solo che sia completamente aggiornato».

— Per l'altro film non hai avuto critiche proprio buonissime.

«Pazienza. Si può crescere».

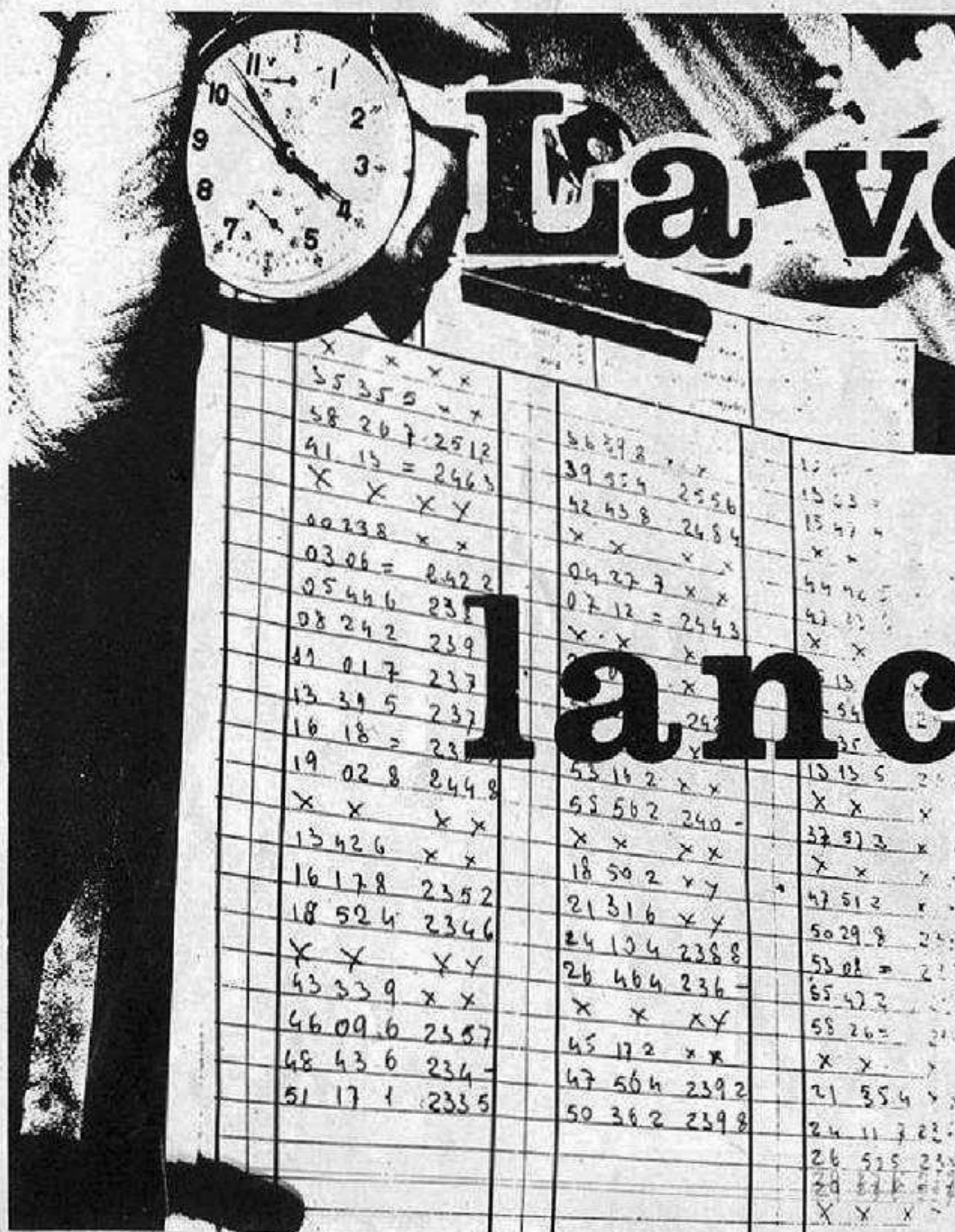
— Faresti solo l'attore?

«Neanche per sogno. I motori sempre davanti a tutto. Montati su due ruote, su quattro... Ecco, per concludere, per me l'esperienza delle due ruote, vale anche per le quattro: se ci sono casi in contrario ce ne sono anche in senso favorevole. E poi c'è l'abitudine alla velocità che non deve essere proprio sottovalutata. E poi, se lo volete proprio sapere, uno le cose se le sente...»

Valeria Vicari

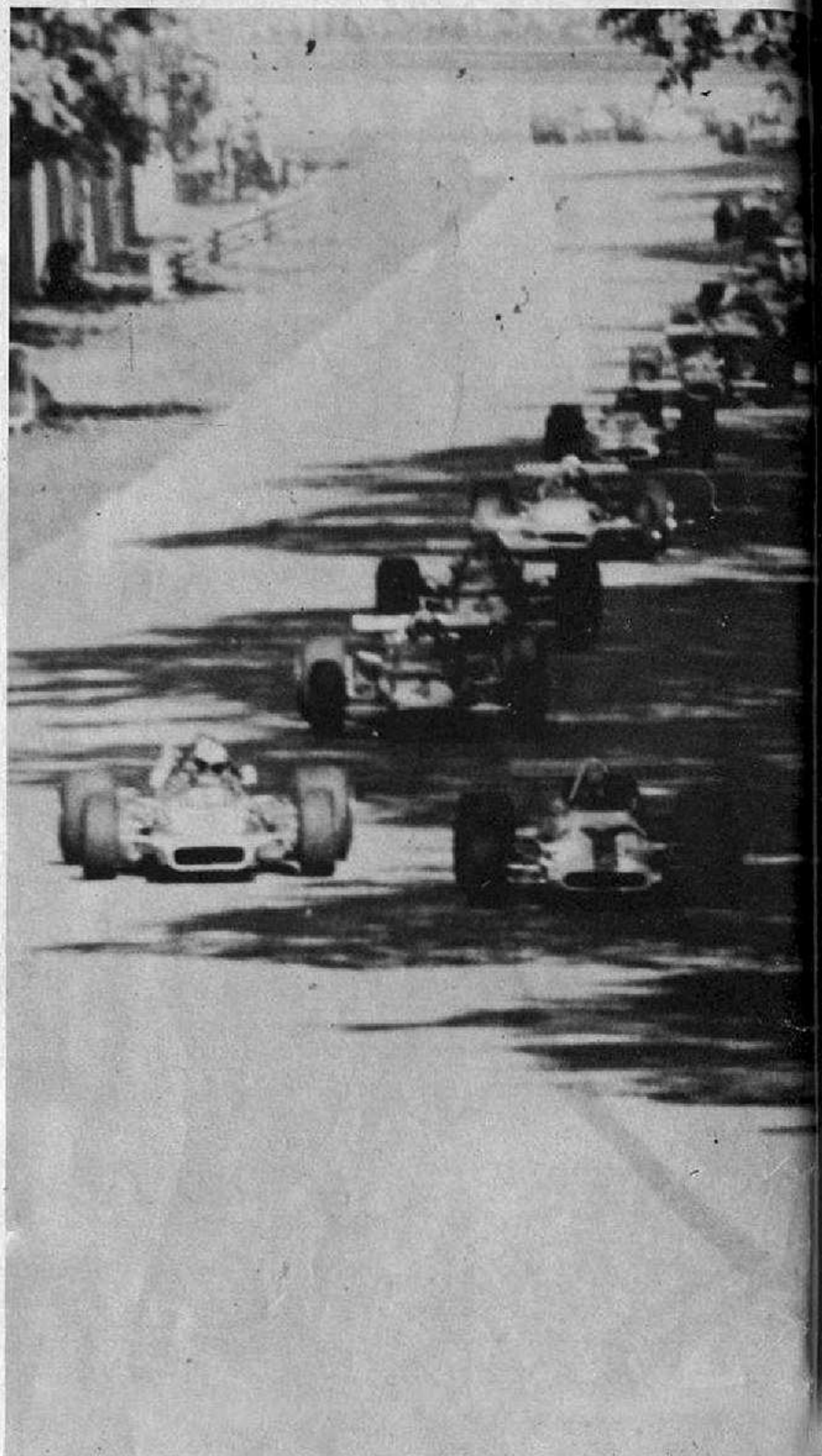


Abbiamo analizzato, dal cronologico del 41. G.P. d'Italia (gentilmente messi a disposizione dai cronometristi della F.I.C.), la corsa di 14 protagonisti



La verità nelle lancette

Ickx, Regazzoni, Giunti, Oliver, Rodriguez, Stewart, Cevert, Hulme, Gethin, de Adamich, Beltoise, Pescarolo, Brabham, Stommelen, all'esame del cronologico. E' una verità che chiarisce anche qualche dubbio sulla corsa-treno di MONZA.



2 Ickx

Jacky parte in testa, fa il 1. giro in 1'35"1, poi si stabilizza a cavallo dell'1'28", con il peggior giro in 1'30"7 (13. giro), ed

il migliore in 1'26"7
al 15. Si ritira al 25. giro.

4 Regazzoni

Regazzoni è subito nel gruppo di testa, e si uniforma all'andatura tutt'altro che velocissima del gruppone. Clay scende per la prima volta sotto i 27" al 32. giro, compiuto in 1'26"6. Dopo di che, a partire dal 34. giro, si cominciano a notare più sovente tempi sull'1'26"5 (38. giro) e 1'26"0 (44. giro). Il primo tempo di Regazzoni sotto ai 26" è al 61. giro, compiuto in 25"9: evidentemente il pilota della Ferrari ha le ali ai piedi, nello sforzo di staccarsi. Infatti, ecco la progressione di Clay dal 62. giro al termine:
1' 25"7; 1'26"0; 1'25"7;

1'25"2 (miglior tempo assoluto);
1'25"9; 1'25"8; 1'27"58. Durante l'ultimo giro, come si nota, Regazzoni ha

badato a non fare errori, « spendendo » due dei suoi secondi di vantaggio per non compromettere la corsa ormai vinta.

6 Giunti

Dopo un primo giro in 1'36"4, Ignazio si mette giudiziosamente nella « corrente » del gruppone, girando ovviamente sui tempi degli altri. La corsa del romano è molto breve, ma Giunti trova egualmente modo di infilare tre buoni tempi consecutivi, dal 7. al 9. giro:

1'27"1; 1'27"6; 1'27"7.

Inoltre, da segnalare un 27"6 al terzo passaggio. Giunti si ritira definitivamente al suo 14. giro.

8 Oliver

Oliver mostra subito di poter fare una bella gara, ottenendo il suo

miglior tempo (1'27" netti)

già al 7. giro. Il pilota della BRM è molto spesso sotto i 28", ottenendo 1'27"1 al 16. ed al 35. giro, un giro prima di rompere il suo 12 cilindri.

10 Rodriguez

Troppo corta, purtroppo, la gara del messicano, che aveva dimostrato ben presto di essere in grado di contrastare chiunque. Molto interessante la regolarità (sul « veloce ») di Pedrito: dopo il

suo giro migliore (1'27"3

al 7. passaggio), dall'8. al 12. Rodriguez fa segnare consecutivamente 1'27"9, 1'28"0, 1'27"9, 1'28"0, 1'27"9. Dopo di che, il ritiro.

18 Stewart

Stewart ottiene 1'36"0 da fermo, ed un 27"5 al 3. giro. Il primo tempo sotto ai 27" lo scozzese lo fa segnare al 34. giro, in 1'26"6, ripetuto al giro seguente. Nuovamente una « doppietta » di 26"6 al 41. e 42. giro, poi un 26"5 al 49. passaggio. Stewart fa il suo

miglior tempo (1'25"9)

due volte, al 61. e 64. giro, e sono le uniche due volte in cui scende sotto ai 26". Questi i tempi degli ultimi quattro giri della March-Ford n. 18:
26"1; 26"3; 26"7; 26"91.

20 Cevert

Primo giro in 1'37"8 per l'altro pilota di Tyrrell. Cevert scende sotto ai 27" al 12. giro (26"7), che resterà il suo miglior risultato. Poi, dal 31. giro in avanti, dopo la sbandata di Brabham che lo ha coinvolto, Cevert si stacca pian piano, perde alcune decine di metri rispetto ai primi e poi, da solo, libero nelle traiettorie, ottiene discreti tempi, come dal 35. al 40. giro, tutti in meno di 1'28".

con una punta di 27"5.

Dopo di che, rendendosi conto di non aver nulla da guadagnare, si stabilizza oltre i 28", con rare punte sotto (27"6 al 51.), per poi terminare attorno ai 28"8/29"1. Nel corso dell'ultimo giro, il francese si trova, sbucando da parabolica, il rettilineo pieno di gente, e lo compie pertanto in 1'33"64.

30 Hulme

Primo giro per il neozelandese in 1'38"9. Dapprima Hulme è regolarissimo fra i 27"1 ed i 27"9, poi si alza leggermente, con punte negative di 29"1 al 14. giro, e punte minime di 26"6 al 10. ed al 15. passaggio. Il 29. giro Hulme lo fa in testa, girando in 27"7, mentre

del suoi avversari Regazzoni fa segnare 28" netti e Stewart 28"1. Hulme scende per la prima volta sotto i 26" al 57. giro (1'25"6), segnando il

suo miglior tempo (25"5)

al 62. passaggio. Questi gli ultimi cinque giri di Hulme:
1'25"9, 1'25"1, 1'26"5, 1'27"1 e 1'27"13.

32 Gethin

Regolarissima la corsa del pilota inglese. Dapprima sui 29"/29"5, Gethin scende attorno al 28"5 successivamente. Ecco una progressione di Gethin dal 28. al 30. giro:

28"5, 28"4, 28"7, 28"7, 28"4.

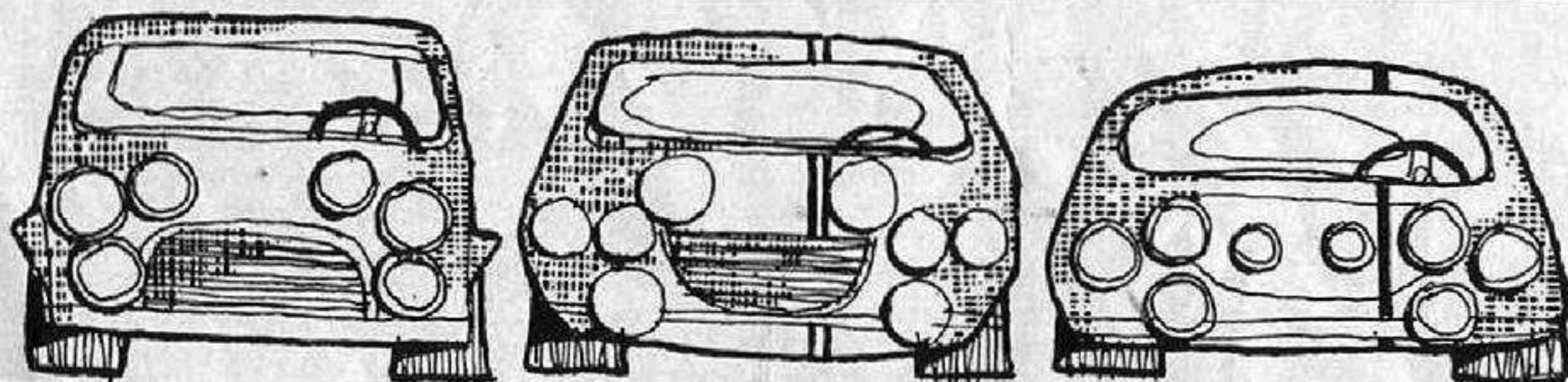
Terminerà con la vettura in disordine sul piede di 1'30"/1'32".

34 De Adamich

Andrea è fuori corsa quasi subito, e c'è poco da dire dei suoi tempi. Prima della sua sosta al box all'8. giro, fa segnare due volte (4. e 6. giro) 1'28"8. Dopo prosegue in disordine, infilando però, fra un 35"9 (32. giro) e un 33"6 (36. giro), questi tre tempi:

28"6, 28"3, 29"9.

Verso la fine, anche a causa dello squi-



lampade per auto
agli alogeni
nei tipi
H1-H2-H3

MAZDA

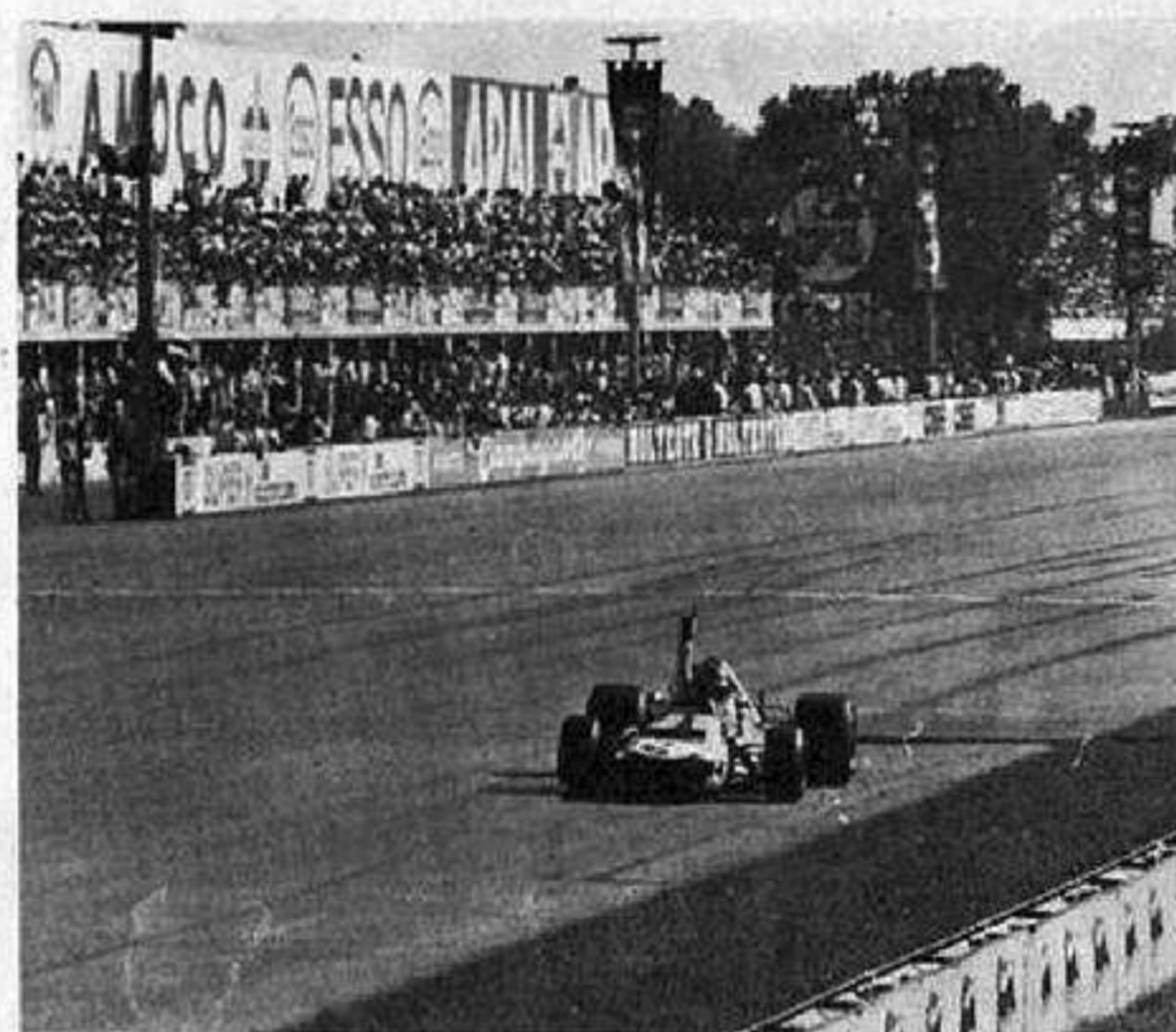
40012 CALDERARA
DI RENO
Via P. Pizzoli, 3
tel. 400109 (2 linee)

i MIGLIORI TEMPI dei 20

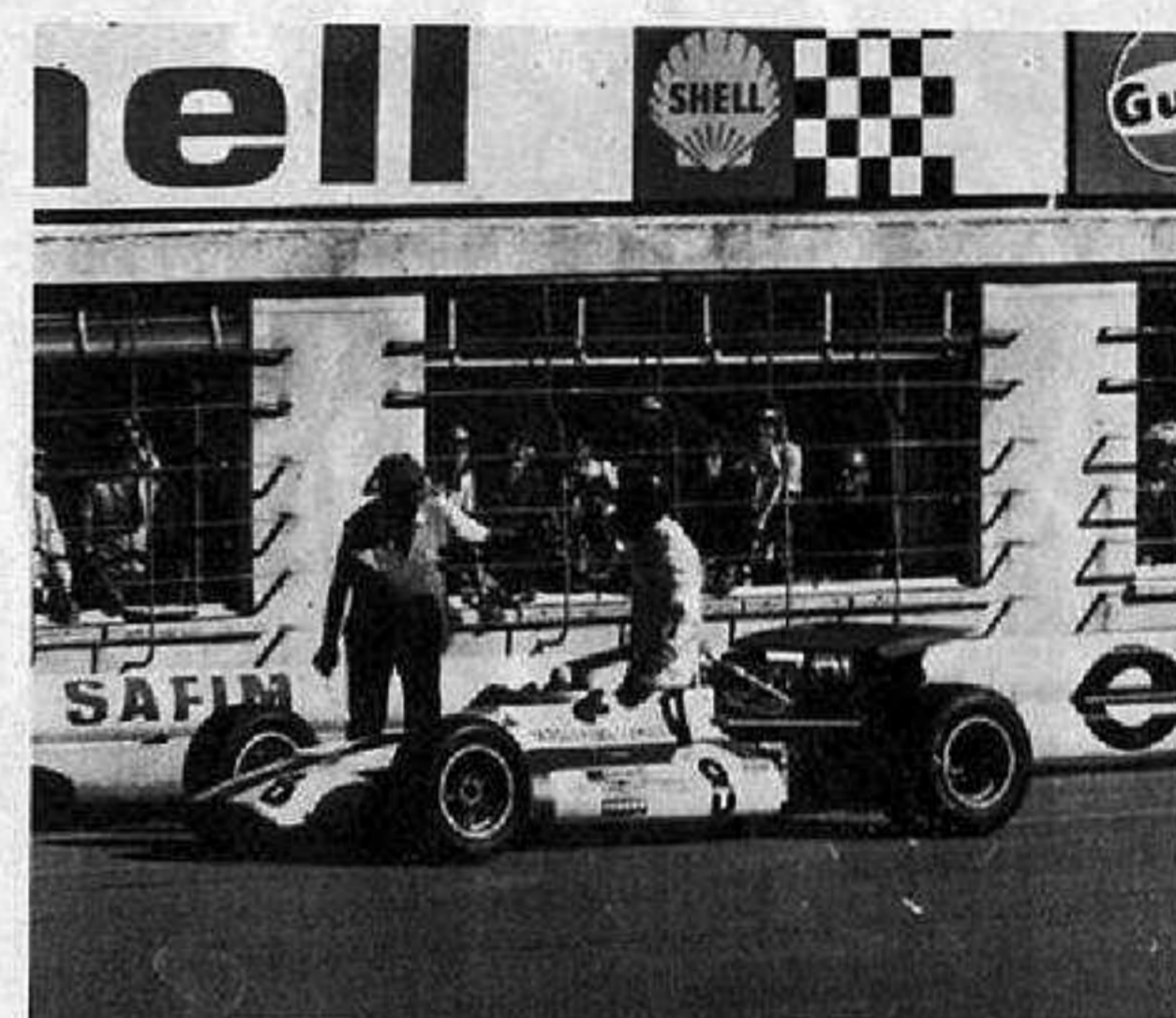
Clay REGAZZONI (Ferrari 312 B)	1'25"2	65.
Jackie STEWART (March-Ford 701)	1'25"9	61. e 64.
Jean-Pierre BELTOISE (Matra-Simca MS 120)	1'25"7	62.
Denis HULME (McLaren-Ford M 14 A)	1'25"5	62.
Rolf STOMMELEN (Brabham-Ford BT 33)	1'26"0	63.
François CEVERT (March-Ford 701)	1'26"7	12.
Chris AMON (March-Ford 701)	1'26"0	66.
Andrea DE ADAMICH (McLaren-Alfa M 14 A)	1'28"3	34.
Peter GETHIN (McLaren-Ford M 14 A)	1'26"2	34.
Jackie OLIVER (BRM P 153)	1'27"0	7.
Ronnie PETERSON (March-Ford 701)	1'27"7	3.
Jack BRABHAM (Brabham-Ford BT 33)	1'26"9	25.
Jacky ICKX (Ferrari 312 B)	1'26"7	15.
George EATON (BRM P 153)	1'28"0	20.
Tim SCHENKEN (De Tomaso-Ford 505)	1'28"0	6.
Henry PESCAROLO (Matra-Simca MS 120)	1'26"5	2.
Ignazio GIUNTI (Ferrari 312 B)	1'27"1	7.
Pedro RODRIGUEZ (BRM P 153)	1'27"3	7.
Joseph SIFFERT (March-Ford 701)	1'30"3	2.



Il primo a fermarsi è stato Surtees, per un corto circuito che ha scaricato la batteria in partenza



Ronnie Peterson è costretto a fermarsi a causa del motore rotto proprio davanti alle tribune



All'altezza di Peterson, dalla parte opposta però, si ferma anche Oliver, col motore rotto

NOTA: A fianco di ciascun miglior tempo, è riportato il giro in cui è stato ottenuto. E' interessante notare come vi siano dei « privilegiati », come ad esempio il 7. o il 34.; oppure delle « zone » ristrette (come i giri dal 61. al 65.) in cui quasi tutti i piloti hanno girato più forte. In quest'ultimo caso, il progressivo svuotamento dei serbatoi — ed il conseguente alleggerimento della vettura — ha propiziato i tempi più veloci.

libro di una ruota posteriore all'entata, de Adamich termina lentamente sui 37" e i 38".

40 Beltoise

Beltoise inizia in 38"6, poi è fra i 27" ed i 28" come tutti, con un 27" netti al 17. passaggio. Beltoise è un poco irregolare, e dal 30. al 40. giro in frammezza dei 26"7 e dei 26"4 con dei 28"29", per poi scendere decisamente sotto ai 27" con medie fra 1'26"3 e 1'26"9 (45. e 46. passaggio). Il suo

miglior tempo, cioè 1'25"7.

arriva al 62. giro in mezzo a due 27" netti. Un'altra volta sotto ai 26" Beltoise scende al 65. giro, coperto in 1'25"9.

42 Pescarolo

Eccellente il 2. giro di Pescarolo, che dopo il primo giro in 1'40"3 recupera velocemente

segnando 1'26"5.

Terzo giro ottimo anch'esso (27"7), dopo di che, riagganciato il plotone, anche il pilota della Matra si mette al ritmo degli altri, stabilizzandosi sull'1'28"5. Si ritira al 14. giro.

44 Brabham

Brabham parte discretamente (primo giro in 1'37"3) poi si lascia invischiare nel gruppo dei secondi, dal quale tenta disperatamente di uscire. Ci riesce, per mettersi alla rincorsa dei primi, e la sua caccia è fruttuosa, dato che girando da solo può scegliere dove mettere le ruote, mentre davanti la battaglia alza i tempi. Ecco la situazione di Brabham, rapportata a Stewart: dal 20. al 22. giro, il distacco dell'australiano è di circa 6". Al 23. passaggio,

Brabham fa 27"7, mentre Stewart fa 28"0, ed il distacco scende. Al 25. giro, Brabham fa il suo

giro più veloce (26"9)

ed in testa si gira sempre attorno all'1'28"5, cosicché il distacco cala di colpo a 2"3, e Brabham si può considerare riagganciato. Si ritirerà poi al 31. giro.

46 Stommelen

La corsa del tedesco è stata per molti versi una delle cose più interessanti del Gran Premio. Dal fondo dello schieramento, Stommelen fa 28"2 al 2., 26"8 al 3. e 27"8 al 4., con un 26"7 al 10. giro, nel quale è già all'altezza di Regazzoni e Stewart (tempo totale di Stommelen 14'47"9, di Regazzoni 14'47"1 e di Stewart 14'47"6). Stommelen scende nuovamente sotto al 27" al 32. passaggio (1'26"8), poi nettamente dal 41. al 45.: 26"5, 26"8, 27"5, 26"5, 26"4. Dal 58. giro in poi, Stommelen è in pratica sempre sotto ai 27".

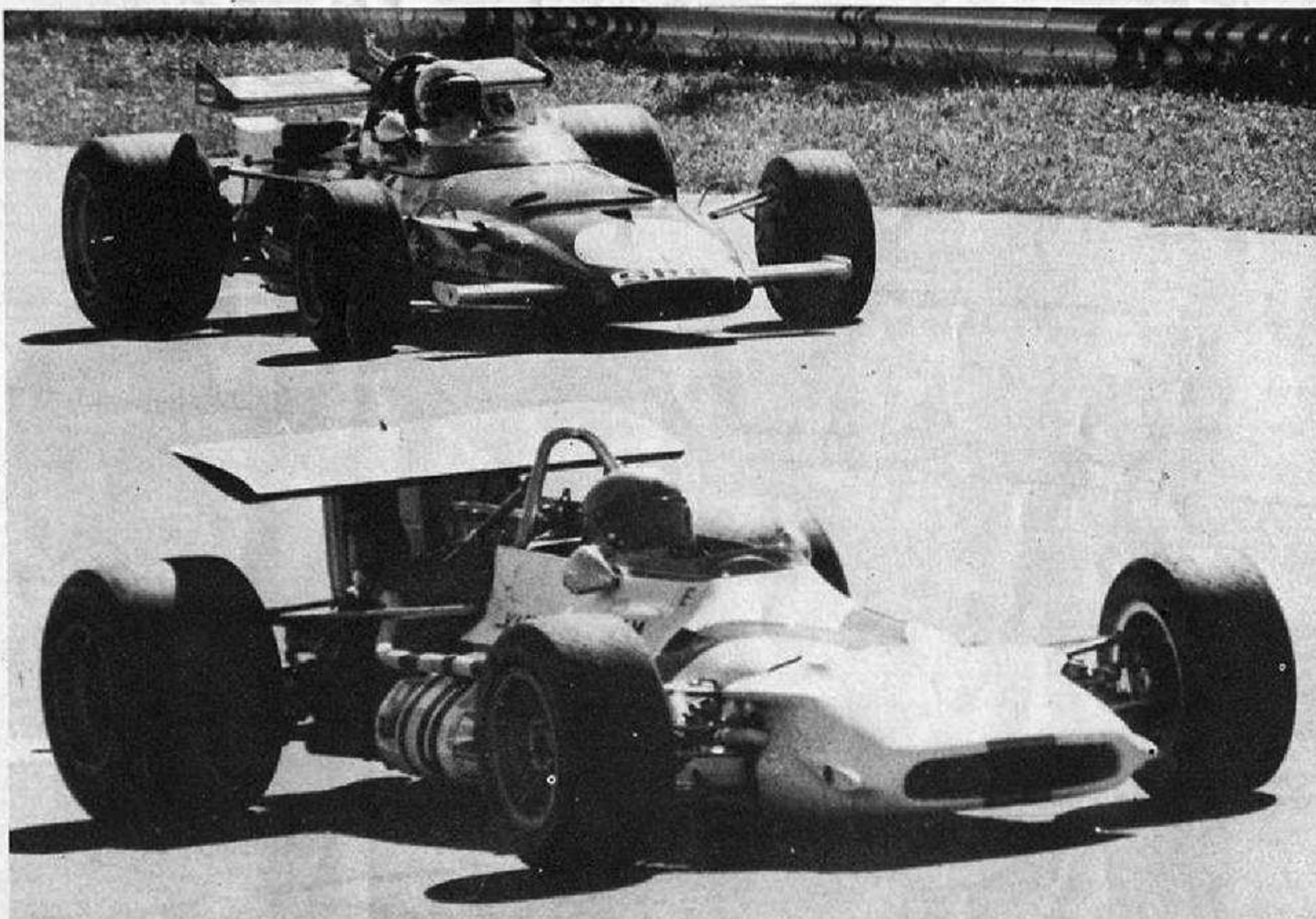
con un 26" netti

al 63. passaggio, miglior tempo di Stommelen.

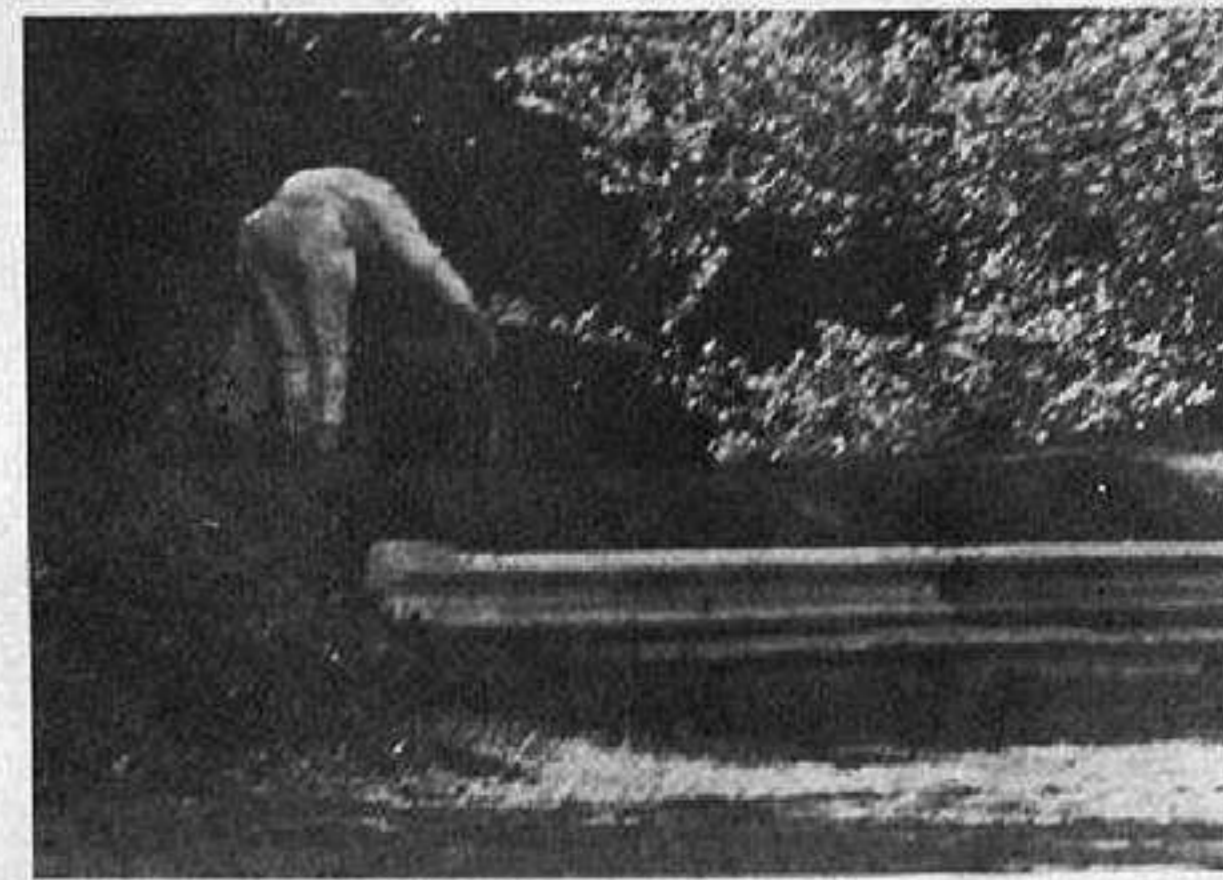
(a cura di Marco Magri)

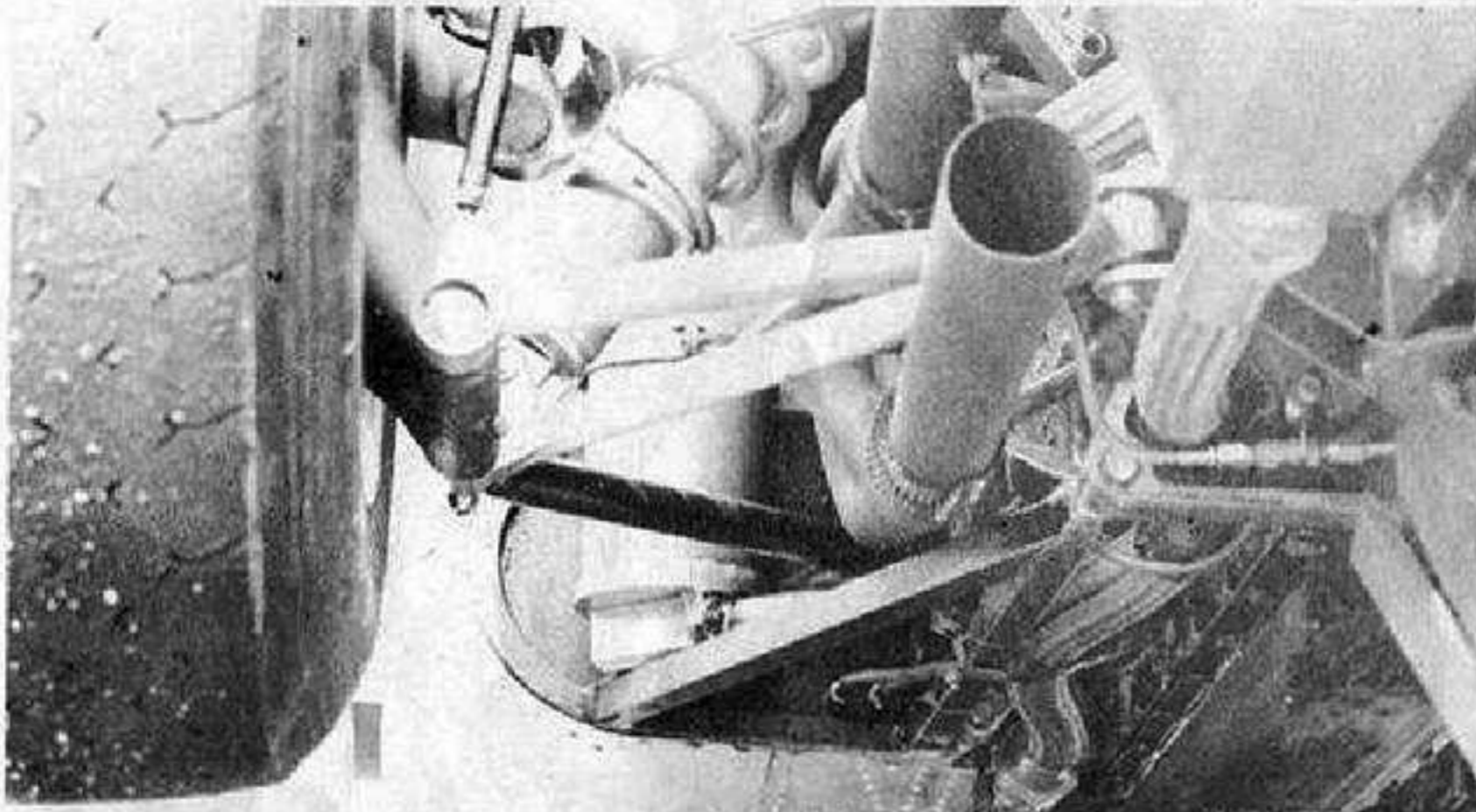
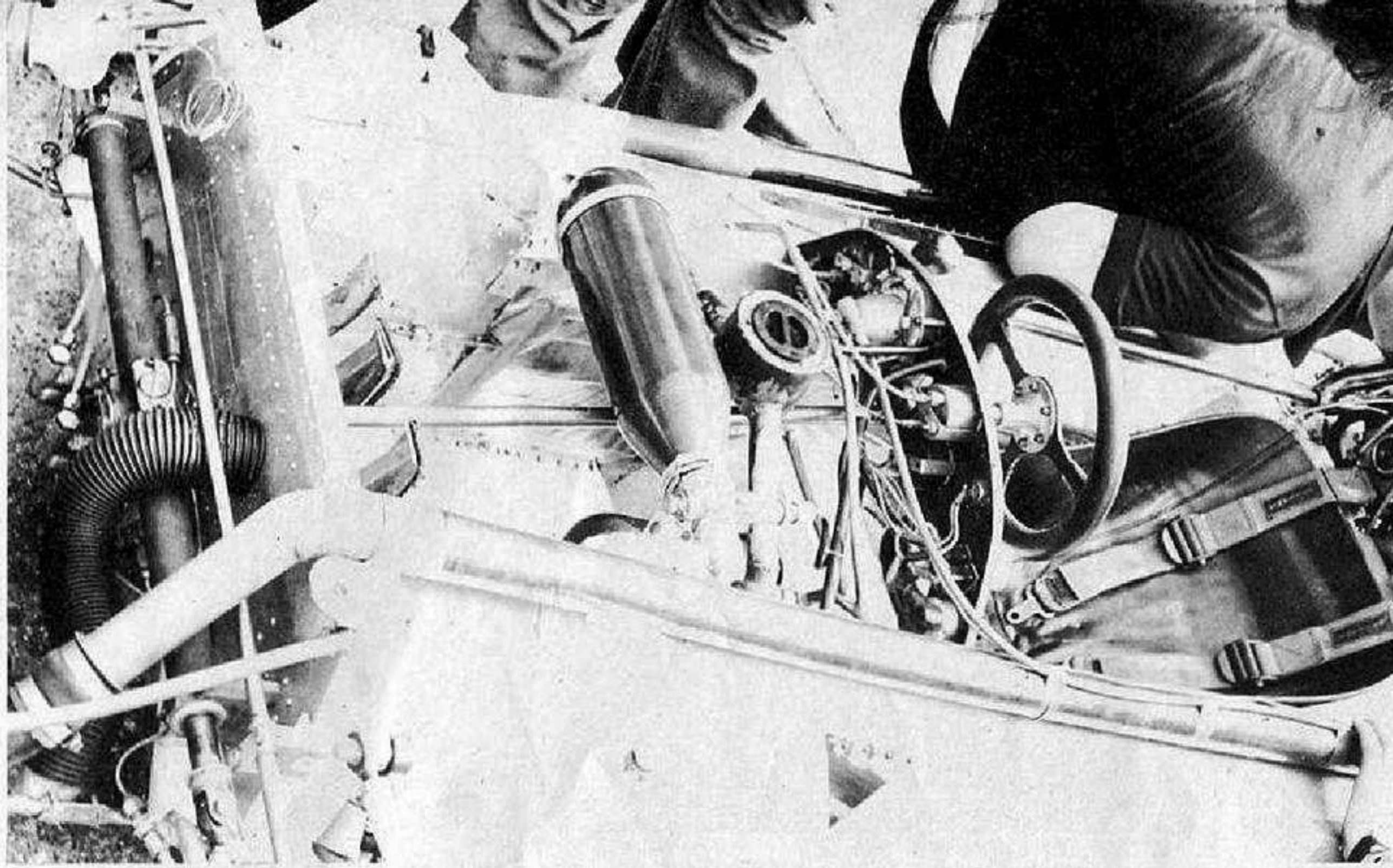
● Ken Tyrrell non pensava seriamente di fare gareggiare la sua nuova vettura, dato che mancava il tempo per portarla in piena regola e si dovranno anzi fare serbatoi del tutto nuovi prima che la vettura appaia in pista.

● Scomparirà alla fine dell'anno un'altra società patrocinatrice? Il vice presidente della Gulf, Grady Davis, va in pensione a metà del 1971 e nessun altro membro del consiglio d'amministrazione della Gulf in America prova il minimo entusiasmo per le competizioni. Inoltre è opinione diffusa che il ritiro della Dunlop non si limiterà a quanto la Casa ha annunciato, ma che forse svanirà tutto ciò che riguarda la sua attività nelle corse. Anche se promettono di continuare gli studi.



Finché è stato in gara Rodriguez ha avuto posizioni di primo piano. Eccolo davanti a Regazzoni. Le BRM hanno corso senza i « baffi » anteriori. Sotto a sinistra: il ritiro di Siffert tornato a piedi ai box come Brabham, dopo che (a destra) è andato a ritrovarsi la gomma nel boschetto della parabolica

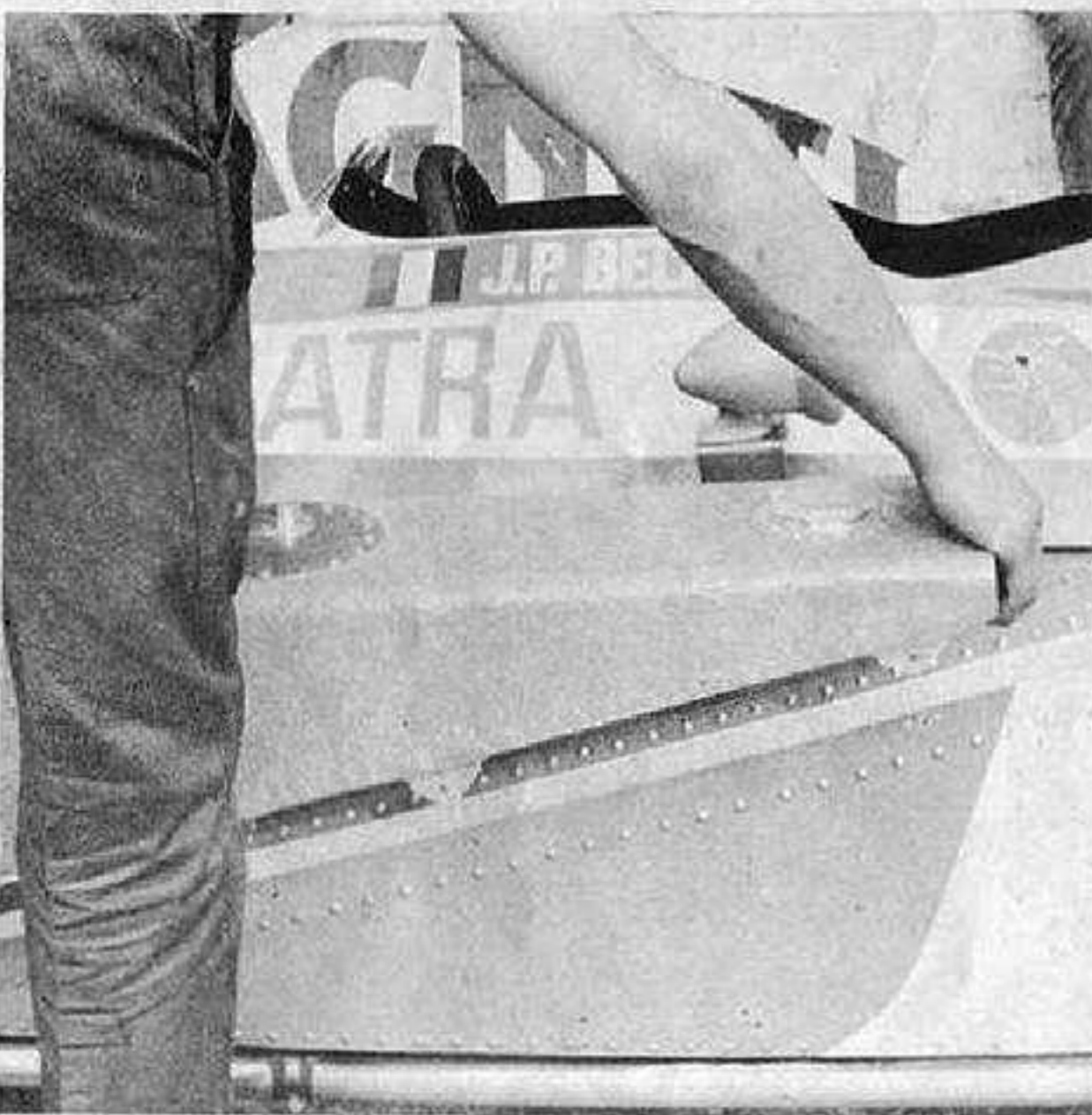




▲ Una BRM P. 153 (quella di Rodriguez), con la pancia aperta. Visibile il « cross over » o collettore di collegamento fra i due serbatoi laterali, la bombola dell'estintore Graviner e la pedaliera foderata in amianto per evitare scottature eventuali ai piedi del conduttore

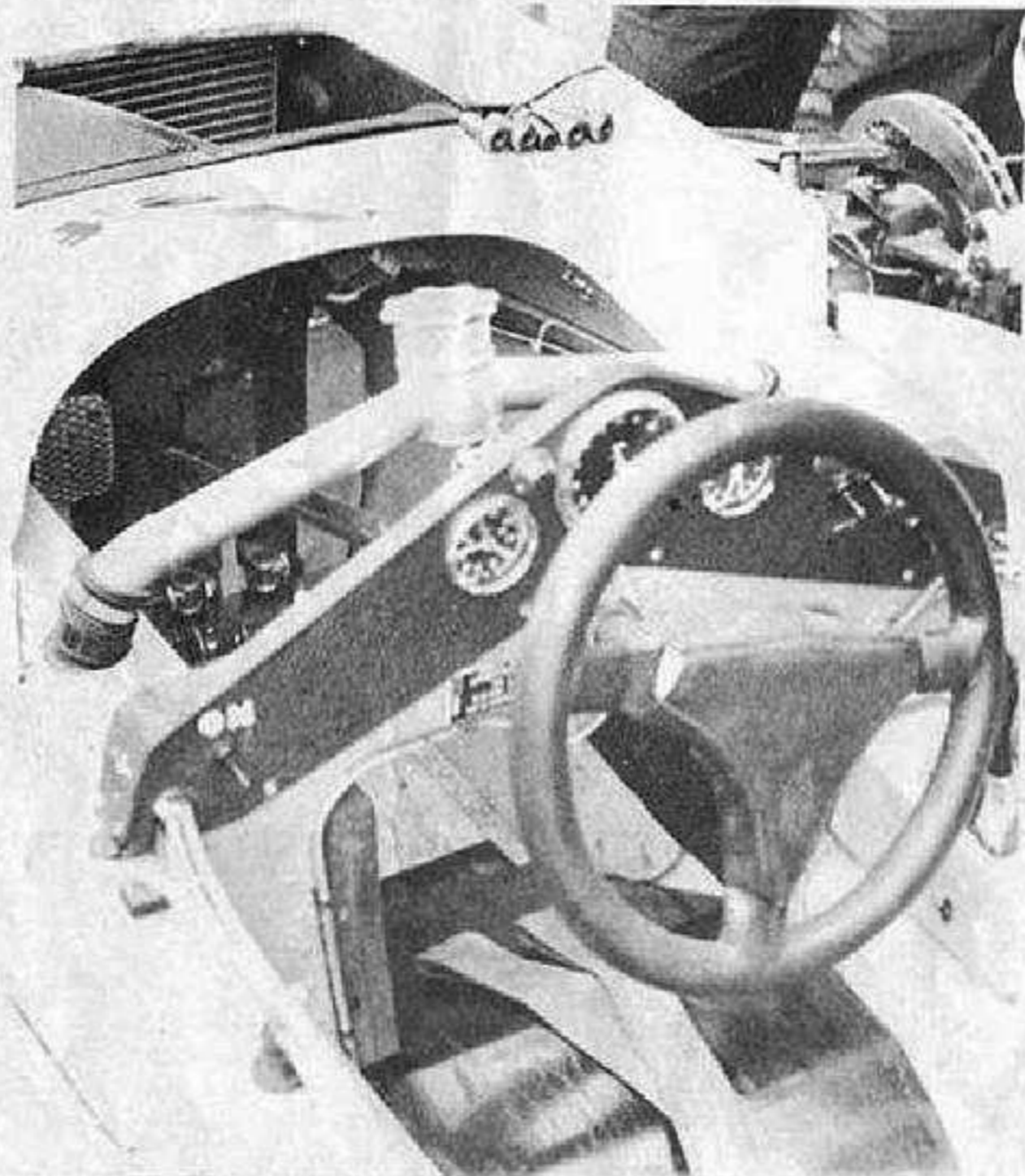
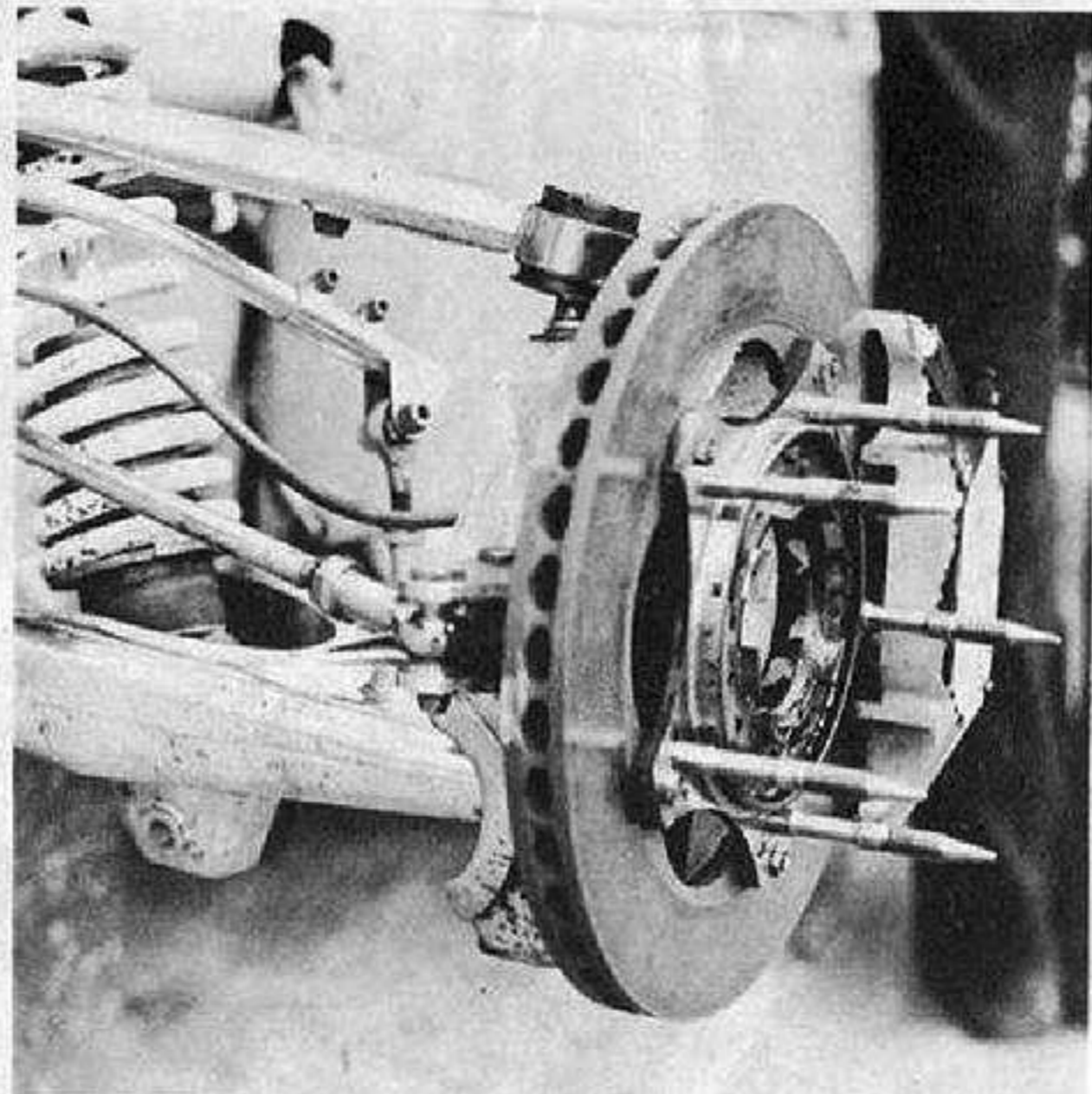
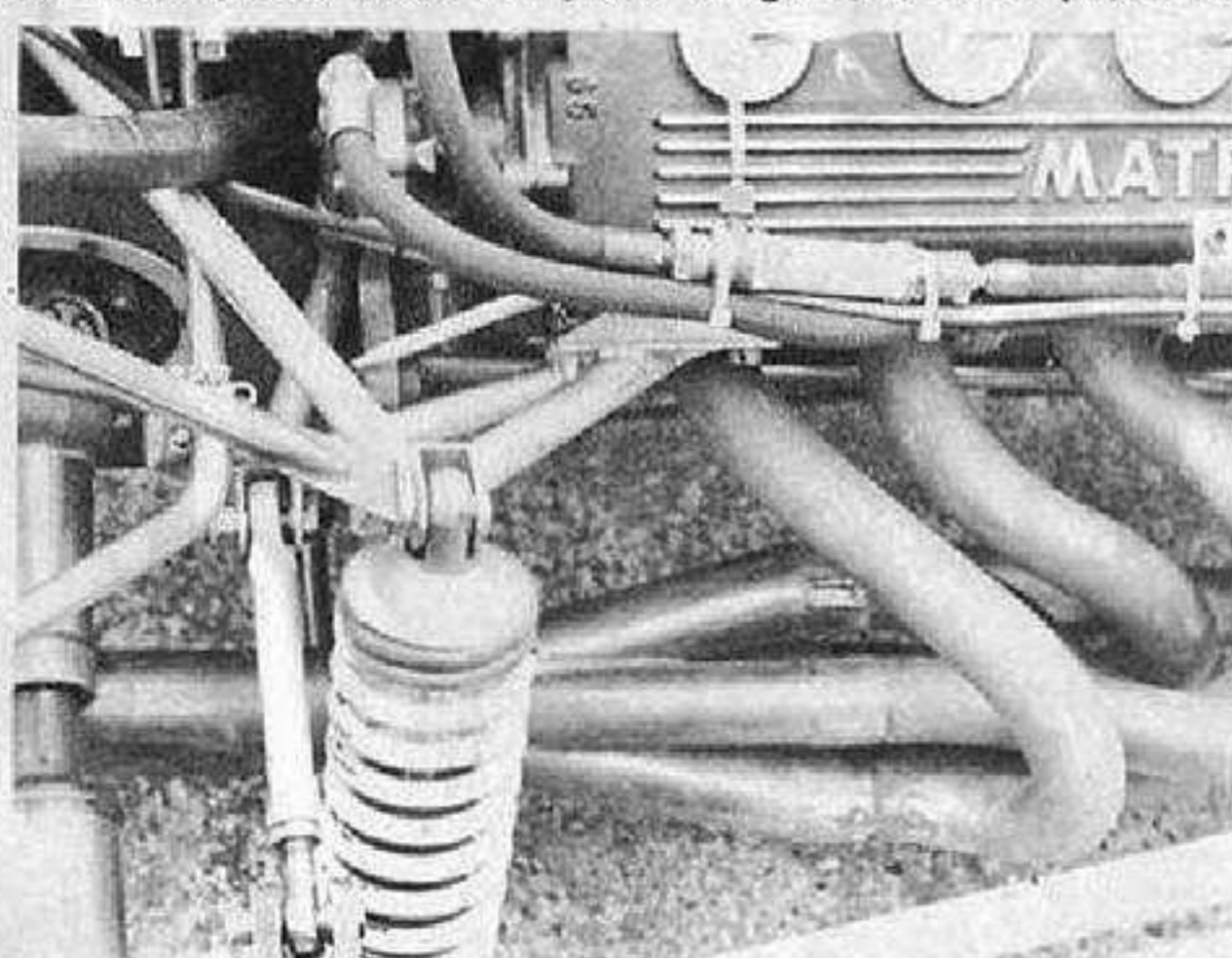
◀ Ancora la BRM di sotto in su: il motore perde olio e si provvede ad asciugare per individuare le perdite. La coppa del motore, come si vede, non è alettata e la scocca si prolunga in un telaino di tubi completamente quadri

▼ Sospensione anteriore della Matra MS 120. Notevole il braccio inferiore ottenuto per saldatura di componenti prestampati e la molla avvolta a passo differenziale. Chiaramente visibile il collegamento fra mozzo e disco-freno



Le novità Matra di Monza, ovvero i « serbatoi d'ala » realizzati in vetroresina e tranquillamente appoggiati su quelli che dovrebbero essere piani deportanti laterali. Visto, quanti chiodi?

Non si può dire che il motore Matra (sotto) non sia portante, che ne dite? La robustezza della struttura, sulla Matra MS 120 (a destra), non può essere messa in discussione. Ne può far fede questa vista del posto di guida e della pedaliera



speciale
monza!!!

...ma
SONO

MONZA - Girare per l'autodromo in tempo di Gran Premio: ecco un'esperienza che non finisce di sbalordire. Ma degli aspetti umanistici della faccenda si interessa « Lui », laonde per cui non ha vi negozio lo trattar di moltitudini ebbre e derivati.

Parliamo invece di macchine. Diamogliela un'occhiata a questi vociferosi esempi di termodinamica applicata; che se la meritano, eccome!

Da dove si comincia? Imbarazzo della scelta, naturalmente. Anche perché, del cavallino vincente, abbiamo diffusamente parlato or non è guari. Vediamo un po': chi si è permesso, sia pure per non molto, di far valere i diritti di un pari rango nelle frenetiche sgomitte dei primi giri, destituendo ipso facto Pierino Nostro dal ruolo di lepre cui una partenza a schioppettata sembrava destinarlo? Il grande Pepe Rodriguez, of course, calato a Monza con evidenti intenzioni bellicose e giustificate da una sempre più pimpante « P.153 ».

PANCIUTA ma leggera

Questa vettura, oltre ad una estetica indiscutibile e ulteriormente sofisticata dalla cocottesca finitura Yardley, costituisce per l'occhio dell'appassionato una vera e propria leccornia. Purissima di linee nell'avviamento aerodinamico, anche se un po' panciuta, risulta fra le più leggere del lotto, nonostante le numerose raffinatezze da « Gran Turismo » che si notano qua e là: vedi per esempio gli isolamenti in amianto dell'ordinata parafiamma, dei pedali e di tutto ciò che potrebbe interferire col comfort di chi guida.

Rifuggendo da abominevoli considerazioni di carattere economico, il progettista di questa vettura ha ignorato allegramente tutto ciò che lo poteva condurre a realizzare la solita scatoletta più o meno affilata in punta ed ha varato una bulbosa bagnarola dal fondo piatto ma dai fianchi giunonici, percorsi da chiodature solo in senso longitudinale. Apparentemente, gli elementi di forza trasversali sono solo tre, ovvero un'ordinata anteriore scatolata, il « tunnel » sottostante la giacchia del pilota integrato dal cruscotto e l'ordinata parafiamma che interrompe bruscamente la scocca e incorpora il rollbar di robusto aspetto. Quest'ultimo elemento, oltre a proteggere la cabeza del Pepe in caso di capriole, porta anche gli attacchi per i puntoni superiori del retrotreno, alti quasi quanto quelli della Ferrari a Montecarlo.

Reticolazione isostatica

A poppavia dell'ordinata suddetta si dilunga un telarino in tubo quadro a reticolazione isostatica, che va ad abbracciare il cambio mediante un collare portante gli attacchi dei bracci inferiori a triangolo rovesciato. La sospensione, classica, viene completata da una bielletta superiore, dal puntone citato in precedenza e da suo fratello inferiore che va a cercarsi l'attacco nel buio della zona ventrale. L'antisway bar, (o barra antirollio, per parlare come mammetta), è rivolta all'indietro e provvista di manicotto con vite di serraggio, il che consente aggiustaggi infinitesimali. Soluzione ormai adottata, con variazioni personali, dalla generalità dei progettisti forestieri.

Il motore tipo 142 aggiornato ci si è messo di buzzo buono e, se tanto mi dà tanto, non mancherà di lanciare sfide all'ultimo fuori-giri nei confronti dei contendenti più quotati. Per il momento, tuttavia, perdeva olio e costringeva gli addetti ai lavori a sporcarsi la camicina Yardley sull'asfalto brianzolo come documentiamo.

Rifacendosi ad altro « V.12 », urca veh che cagnara i vertiginosi Matra di Beltoise e Pescarolo! Siglate « RZ5 » queste unità motrici si presentano assai compatte e girano come turbine. Le sostanziali modifiche al manovellismo sembrano aver curato definitivamente quei difetti di base manifestati dal motore montato sulla prima Formula Uno tutta francese del dopoguerra. Tuttavia, i transalpini dell'Ing. Morin hanno conservato l'espressione di color che sono sospesi per tutta la durata della loro permanenza nella città di Teodolinda. E in effetti Jean Pierre, più che sfruculiare Stewart nella fase terminale consentendo a Regazzoni di consolidare il suo vantaggio, non ha fatto.

L'aero-missile blu

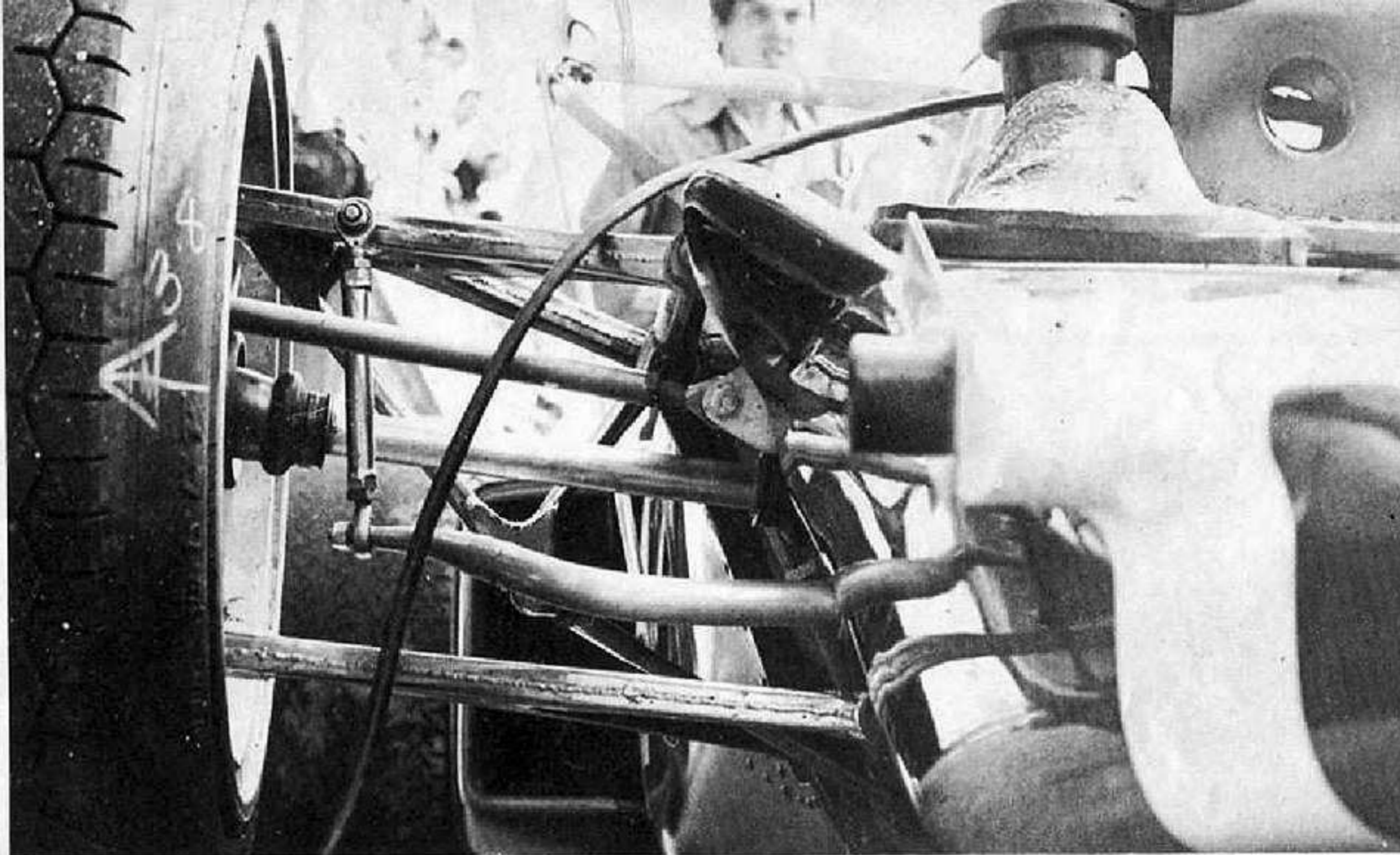
Meno male direbbe Ugolino che tutto va bene al reparto

come fatte?

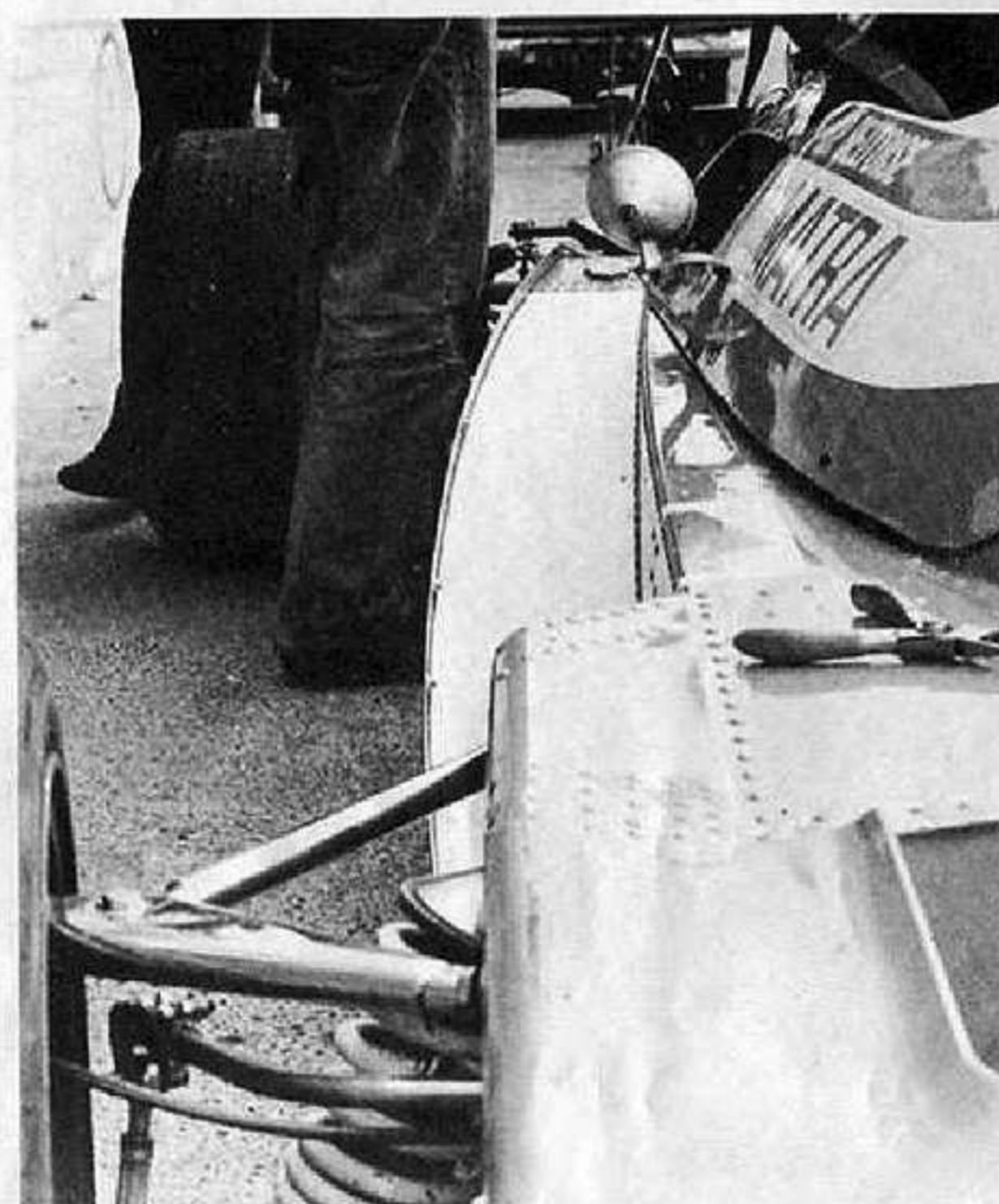
TECNICA

(aggiornata)

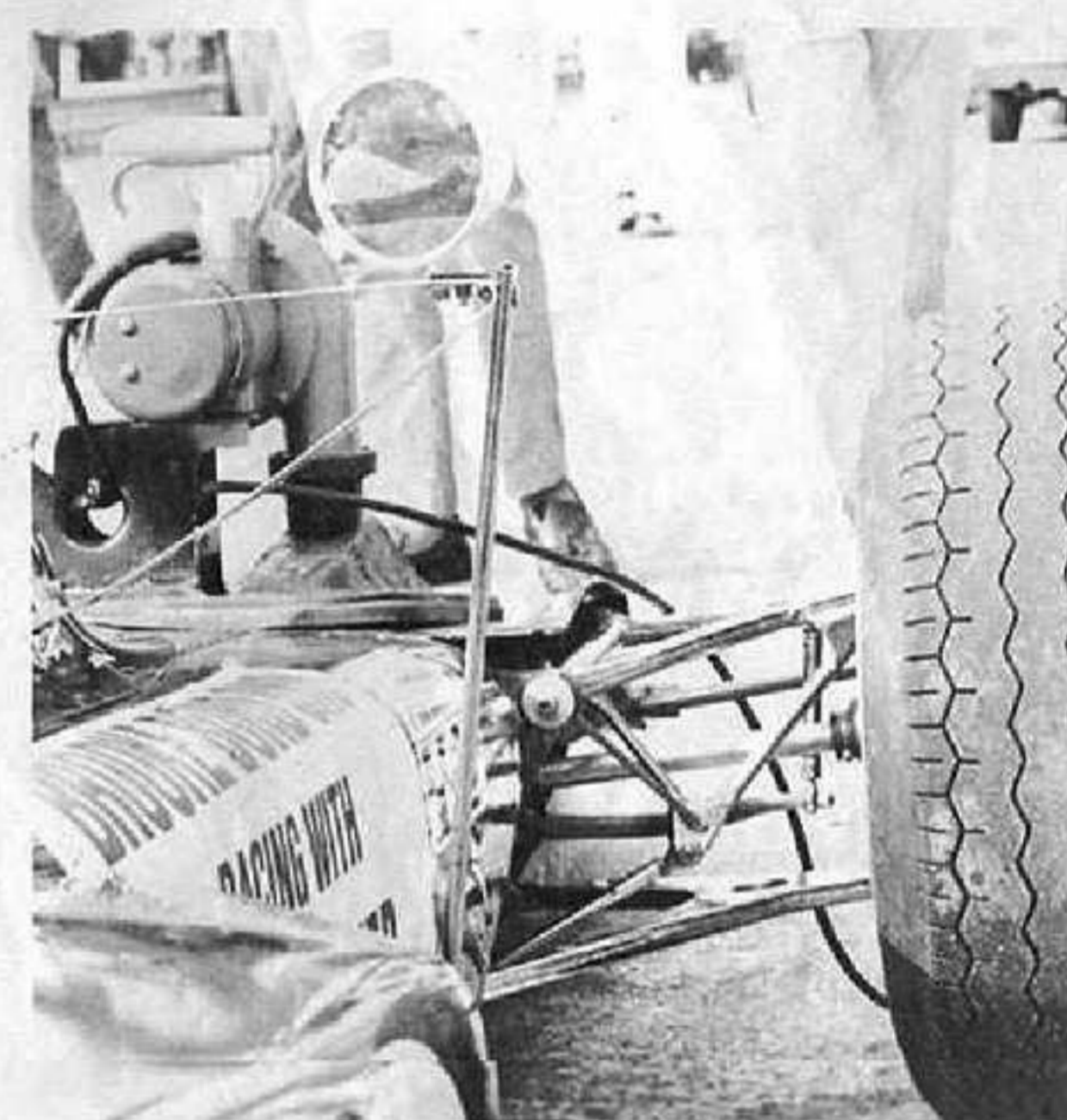
delle F. 1



(Sopra) la sospensione anteriore Lotus vista anteriormente dal basso. C'è tutto Chapman in questa soluzione (sotto), per il supporto del retrovisore in cui si rispecchia Graham Hill



Il codolino-convogliatore di cui si parla nel testo. Evidentemente, alla Matra si pensa in « chiave » aerodinamica



aero-missilistico della Matra dove da qualche anno sono in voga le costruzioni aeronautiche. Non esiste infatti pezzettino della MS 120 che non sembri, tecnologicamente parlando, prelevato da un aviogetto. Peccato che il risultato aerodinamico non sia, ad occhio e croce, di pari finezza; resta comunque il fatto che, quasi inavvertitamente, ogni elemento strutturale finisce per avere una sua funzione aerodinamica come i caratteristici « piani inclinati » deportanti laterali o addirittura la sporgenza al disopra di questi del bordino di fiancata destinato a creare la sede per i serbatoi supplementari... d'ala (E che, appena questi ultimi se ne vanno, se la vede baldanzoso coi filetti fluidi che lambiscono il corpo vettura, convogliandoli come pare a lui).

Per un appassionato delle strutture chiodate, la goduria derivante dalla osservazione di quadruplici file di rivetti « break-stem » è notevole. Per la teoria che affibbia una miglioramento del Cr per ogni chiodo in più, è tutto un altro discorso. Barbuti scienziati ci hanno reso nota una sbalorditiva differenza in fatto di penetrazione fra un'ala tenuta insieme da ribattini a testa bombata vulgaris e un'altra provvista di chiodi col buchino in testa. A Velizy, devono aver deciso che in medio stat virtus, visto che adoperano e l'uno e l'altro tipo; a meno che la sorte non guidi la mano del chiodator che pesca da scatole affiancate.

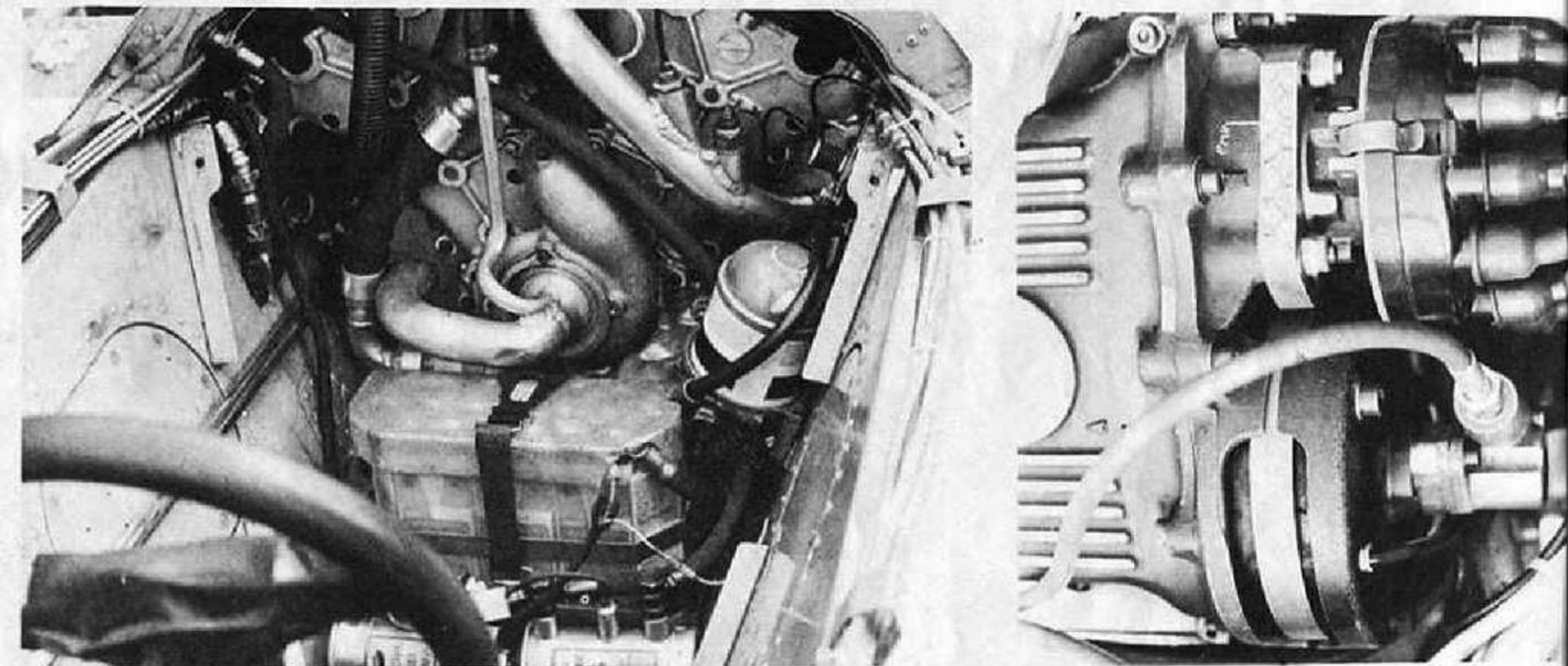
Per Monza, l'assetto delle voitures bleues ha richiesto l'assidua presenza in pista delle medesime per buona parte della settimana precedente la gara. Con gran gioia di alcuni concorrenti della Coppa Intereuropa, costretti ad allenarsi nei ritagli di tempo fra un giro e l'altro dell'abborrito veicolo, che dilatandosi in maniera allarmante nel retrovisore, lo costringeva coi loro miseri 200 orari a cercare scampo al più presto nella corsia di decelerazione.

La filiforme LOTUS

Per un altro costruttore abituato a monopolizzare l'interesse dei tecnici (Lotus), il discorso si fa molto serio e triste, pur se non è garantito che Jochen, disponendo di una macchina fra quelle considerate robuste potrebbe essere ancora fra noi. In effetti, la realizzazione di Philippe colpisce a prima vista per l'estrema esilità di certi componenti. Tuttavia, non è questa la sede adatta per filosofare o disquisire di scienza delle costruzioni. Limitiamoci a notare che nei confronti delle prime apparizioni, gli elementi più sollecitati delle sospensioni portano evidenti segni di rinforzo. Altro ripensamento rispetto alla prima apparizione sono due robusti ammortizzatori (Armstrong) al retrotreno, situati fra il braccio inferiore di sospensione e una apposita appendice sporgente dall'ordinata, anziché nella primitiva disposizione interna fra un punto fisso superiore e l'estremità oscillante del braccio facente capo alla barra di torsione. (Vedi disegno di Bennett, Autosprint n. 16, 1970, pag. 10). D'altronde questa modifica non costituisce una novità, essendo stata adottata fin da Clermont Ferrand.

L'idea dei dischi entrobordo ai freni anteriori è quella che maggiormente attira certe critiche ed in effetti bisogna ammettere che le condizioni di lavoro di questi organi non possono essere considerate normali, se gli stessi responsabili della Casa di Chesham si sono visti costretti a inventare un apposito marchingegno per la indispensabile refrigerazione durante le soste. Non si può certo pretendere che la corrente d'aria fresca inviata dai ventilatori sui dischi fermi possa equivalere al vento della corsa mentre i dischi girano e presentano quindi l'intera periferia alla vena fluida. E' certamente possibile che nel corso di una refrigerazione a ruote ferme si possano generare nel materiale delle tensioni interne o addirittura caratteristiche meccaniche non uniformi. Inoltre il necessario collegamento fra ruota e disco freno avviene per forza di cose in maniera indiretta, ovvero tramite un alberino la cui sezione passa direttamente sul conto perdite sia per pesi che per questioni di aerodinamica. Diminuire questa sezione porta vantaggio fintanto che esiste una margine di sicurezza tale da eliminare ogni e qualsiasi possibilità di rottura sia dell'asse che dei giunti. Diversamente, si ponga ad esempio il caso malaugurato di un cedimento del giunto interno, l'asse trascinato in rotazione da una ruota non frenata può trasformarsi ipso facto in un micidiale randello con effetti presumibilmente distruttivi sugli elementi di sospensione che lo circondano. Inoltre fa una certa impressione, am-

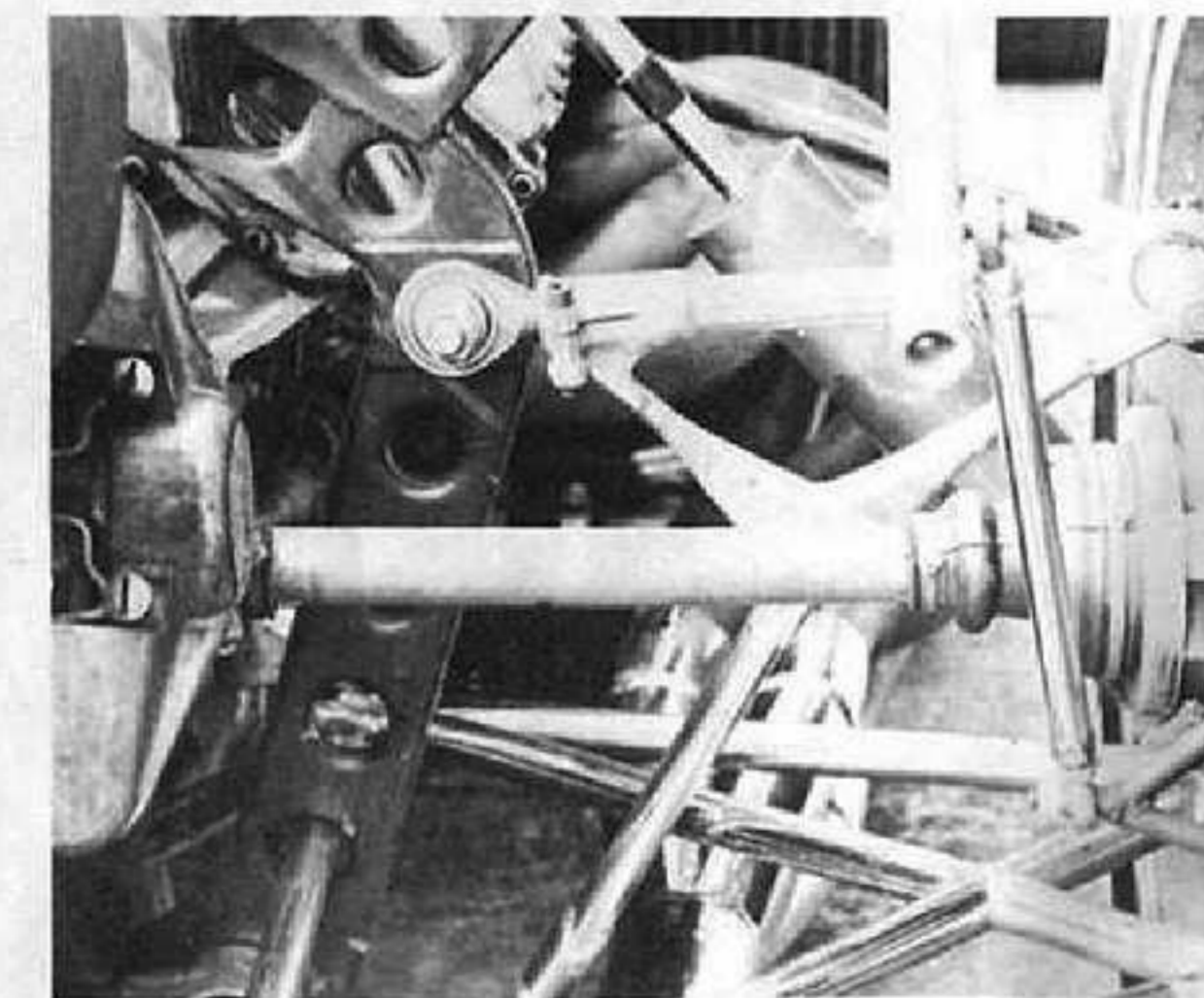
Giuliano Orzali



Particolare del V12 Matra e della disposizione di alcuni accessori. Visibile la grossa pompa centrifuga dell'acqua, la batteria situata nella stessa posizione del precedente modello MS 80, un filtro benzina e le due pompe elettriche Bendix, la cui ubicazione fuori dall'abitacolo sarebbe forse preferibile. (A destra) la centrale elettrica del V12 Matra; a sinistra l'impulsore, a destra il distributore di accensione con dispositivo per la variazione di anticipo. Visibile l'ordine di accensione



La sensazione di estrema leggerezza della Lotus 72 risulta in pieno da questa foto della sospensione anteriore in cui sono visibili sia l'alberino di collegamento fra ruota e freno, sia la sottile astina che unisce l'assieme oscillante al braccio di torsione. Sono in funzione i ventilatori dei dischi freno



Sospensione posteriore della Lotus 72 con la nuova disposizione dell'ammortizzatore Armstrong portato all'esterno. Evidente il collegamento fra il braccio superiore, triangolato e rinforzato ma sempre sottile e l'estremo del braccio collegato alla barra di torsione

speciale ...ma come monza!!! sono fatte?

CONTINUAZ. DA PAGINA 15

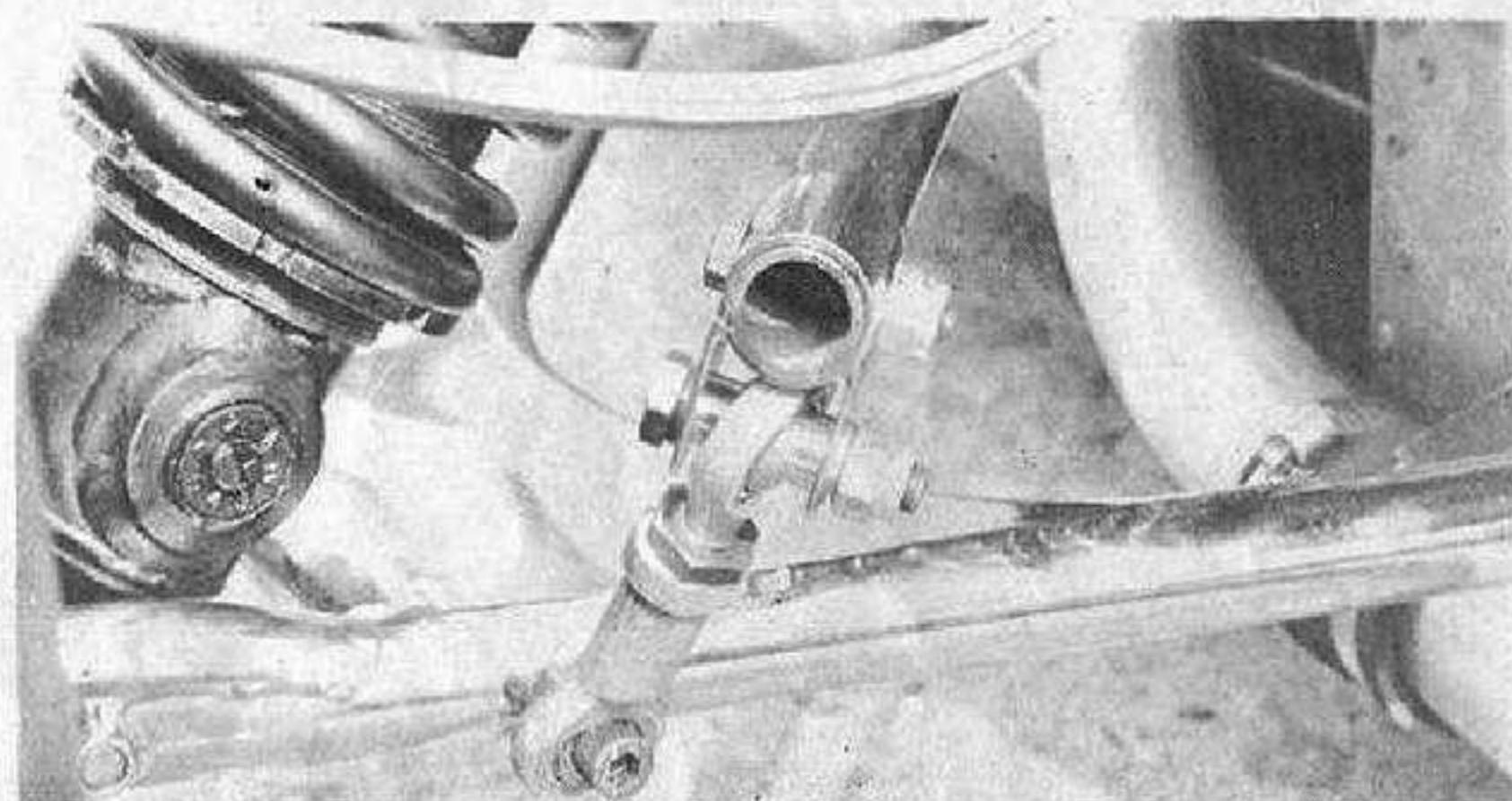
mettiamolo, poter osservare l'asfalto attraverso la presa dinamica situata sulla parte superiore del muso...

Solo per magri(ssimi)

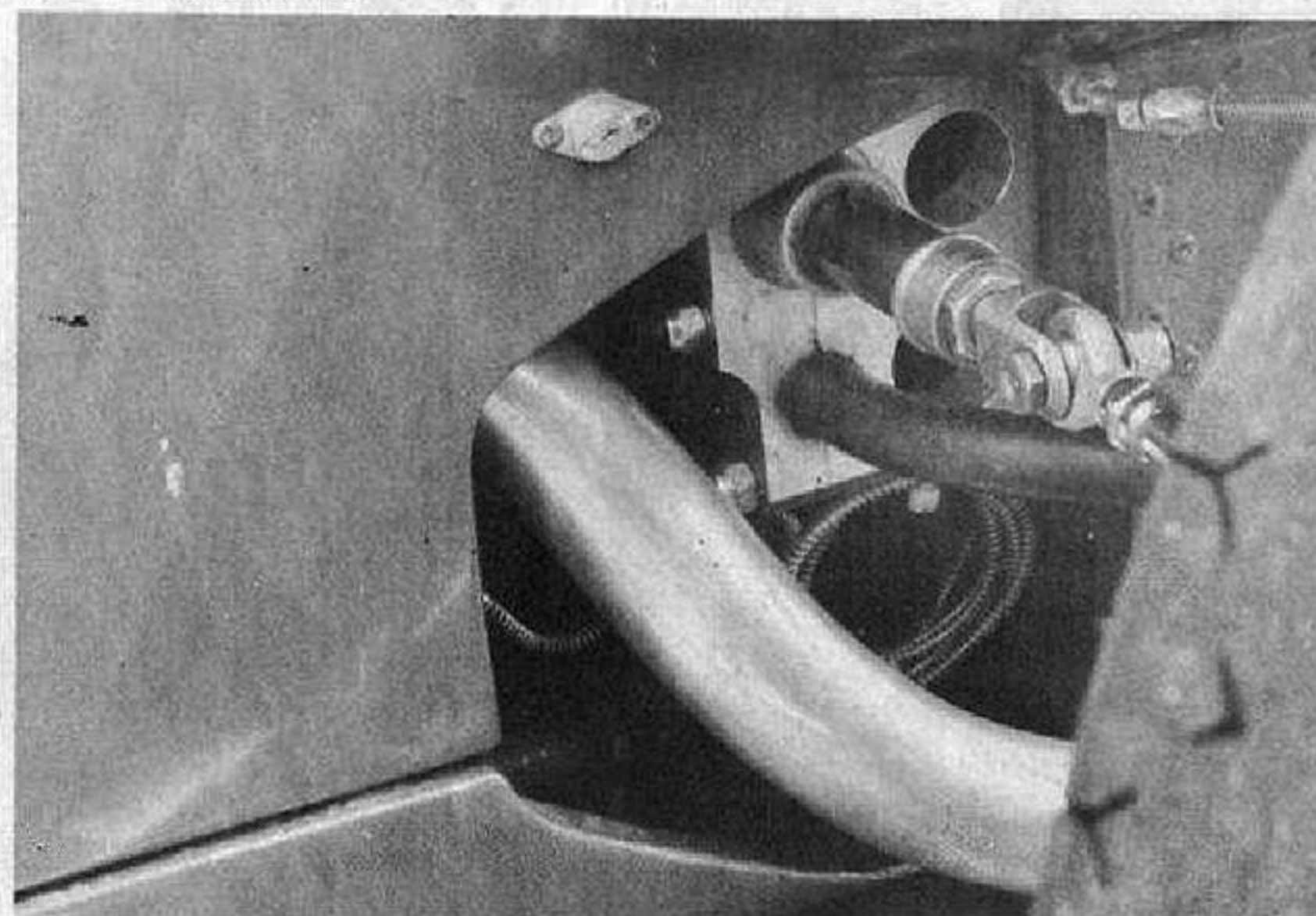
Banditi i «sederi da sposa» dal sedilo di questa realizzazione: lo spazio abitabile permette l'accesso soltanto agli smilzi e presumibilmente le misure dell'abitacolo vengono decise per ogni pilota previo esame dimensionale della parte interessata e del suo proprietario.

Derek Gardner, ex capo del servizio ricerche alla Harry Ferguson Organization, ha progettato per Tyrrel l'omonima monoposto F.1. Costruita in gran segreto nella «Peenemünde» Tyrrelliana di Ripley, fu messa in cantiere subito dopo Montecarlo.

Lo spunto fu dato dalla constatazione del fatto che il decentramento dei pesi riscontrabili sulla March dava a questa ultima un comportamento dinamico assai simile a quello di



Tyrrell F. 1: particolare del collegamento fra barra antirollio e braccio (inferiore) di sospensione. L'astina cortissima e fusa in lega leggera dimostra il desiderio di far di tutto per abbassare il peso delle masse non sospese. (Sotto), cremagliera di sterzo e barra antirollio spuntano da un blocchetto di supporto che prevede altri fori il cui scopo potrebbe essere sia l'alleggerimento sia l'adattamento dei componenti a diverse geometrie



un manubrio da pesisti motorizzato. Ovviamente, questo fatto non quadrava con la pianificazione redatta da Tyrrell e Stewart nei confronti del Campionato Mondiale. E ricordando le soddisfazioni avute l'anno prima dalla Matra-Cosworth Ms 80, non ci si potrà stupire di una marcata somiglianza con la creatura di Bernard Boyer. Allo scopo di ricondurre i pesi al centro, i serbatoi sono stati spinti all'indietro per quanto possibile, mentre la batteria ed il serbatoio olio sono ubicati subito dietro al sedilo.

La bocca di squalo

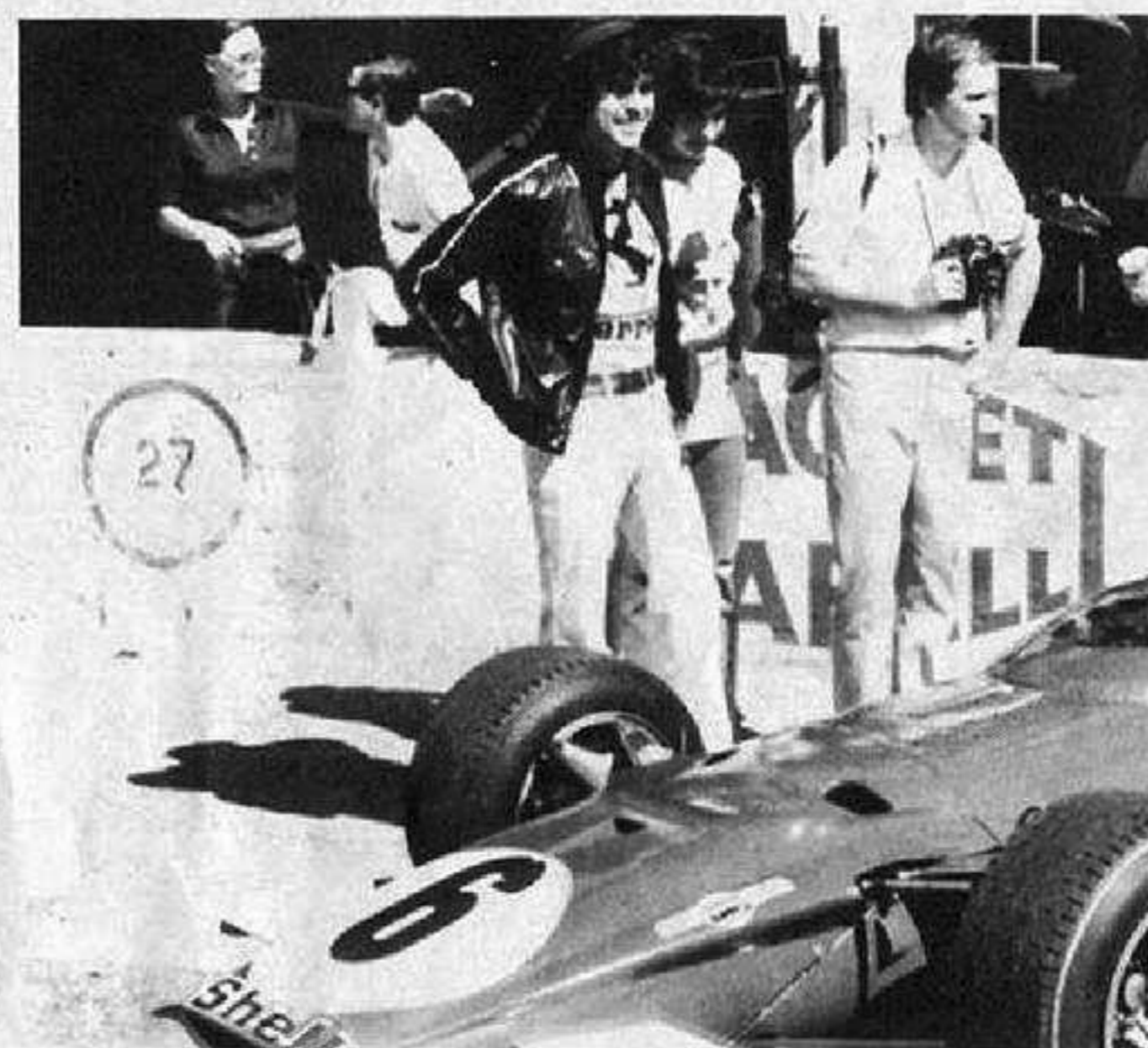
Strutturalmente, la vettura si rivela alquanto classica ed articolata attorno a una monoscocca centrale costruita dalla Gomm Metal Developments. Il motore, Cosworth DFV «super» naturalmente, ha come al solito funzioni portanti con qualche collegamento tubolare nei punti-chiave, in zona cambio, a costituire uno pseudo-telaio cui vanno ad attaccarsi gli elementi posteriori di sospensione. La presa d'aria del radiatore situato sul muso, un po' come avviene sull'ultimo modello di F.2 Lotus. A valle del radiatore le bocche di uscita sono due e la vena fluida viene sdoppiata nonché deviata ai lati di chi guida. Pur non essendo stata scelta per la gara alla sua prima apparizione, questa macchina la vedremo, Cosworth permettendo, battersi quanto prima per le posizioni di testa.

Queste le novità principali viste a Monza in occasione del GPI 1970, una corsa magnifica eppure trasformata, dalle ore 15,35 della vigilia, in una triste ed interminabile formalità. Addio, Jochen.

g. o.



I dirigenti del Club YPF sono venuti a Monza per prendere contatto coi potenziali concorrenti della Temporada 1971. Vediamo Calzetta (a sinistra), Tim Parnell della BRM, Boeri e a destra Manuel Fangio e Bordeu. E' confermato che la gara di Formula Uno si svolgerà dopo la Mille Chilometri



Il cantante Little TONY ha fatto a Monza un tifo indiatolato per la Ferrari. E, per dimostrarlo, si è presentato con tanto di maglietta gialla del «cavallino»!



FANGIO attore di se stesso

Manuel Fangio è stato un attento ed appassionato spettatore del G.P. d'Italia. E tra i primi a congratularsi con Clay Regazzoni (sopra). All'indomani della gara, l'indimenticabile argentino è ricomparso a Monza al volante della monoposto Alfetta di vent'anni fa, la 159 che Fangio adesso dovrà tornare a guidare per un film sulla sua vita. Riprese saranno effettuate anche a Reims, Nürburgring e Montecarlo. Fangio guiderà anche le F.1 Maserati 250 F, Mercedes 196 W e BRM 16 cil. (a Silverstone).

