

che
cosa c'è

TITOLO	AUTORE	FOTO	PAGINA
AL 56% DEGLI ITALIANI L'AUTO CHE CORRE PIACE MOLTO	Pina Sabbioni Antonio Ramenghi	—	46
NON SONO PIU' IL « SIMPATICO CAPITANO »	Logan B. Lessona	Lessona	50
IL DIARIO DI TIM SCHENKEN	Tim Schenken	Attualfoto D.P.P.I. Wilke Kräling	55
IL MINUTO PIU' LUNGO	Giancarlo Cevenini	Attualfoto	67
CORTOMETRAGGI IN TARGA	—	Lini-Attualfoto	68
DECOLLARE AD OGNI CURVA	Jacques R. Jaubert	DPPI-Cavicchi	76

2.

AUTO SPRINT Mese

IL FATTO
del

LE RUBRICHE

FOTOTECA SPRINT Le più belle foto di corsa	pag. 59
MAGGIO SPRINT Sintesi ragionata delle gare del mese	70
LA MIGLIORE DEL MESE Il documento più originale	75
PAGELLE SPRINT Le classifiche di tutti i campionati	80
DALLA F.1 ALLA 500 Il primo mercato dell'auto sportiva	95
CRUCIAUTO L'enigmistica sprint	98

Chi troppo
chi niente



Dissimili nelle misure, ma quasi eguali nelle conseguenze, i casi dei piloti JERRY GRANT e NANNI GALLI, che spiccano nel tabellone di maggio. Il primo corre a Indy, è in ottima posizione tanto da potere aspirare alla vittoria, si ferma al box per rifornirsi, ma « sbaglia » serbatoio attingendo da quello di un compagno di squadra ritiratosi all'inizio (e quindi ancora pieno) mentre per regolamento avrebbe dovuto attingere soltanto dal suo ormai quasi vuoto. Finisce la corsa, viene sporto reclamo (con appendici che potranno diventare clamorose) e Jerry Grant, per troppo carburante, viene retrocesso dal secondo posto (premio L. 55.440.092) al dodicesimo (premio L. 13.882.360). Targa Florio, ottavo giro: Nanni Galli insegue Munari e gli è a una manciata di secondi, quando la spia della benzina segna rosso. Attimo di smarrimento, piccolo rifornimento (abusivo) per un poco di carburante tanto per arrivare ai box, ma per quel « niente » (e non per testa-coda) dal possibile primo posto l'Alfa passa al secondo ufficiale (che rimane tale nonostante tutte le preoccupazioni dell'ansioso ingegner Chiti).

il pilota mese



L'ing. Mark DONOHUE il vincitore di INDY '72

in uno spregiudicato ritratto che acquista ancor più valore perché in questa confessione prima della 500 miglia, il pupillo di Penske ha ammesso: «...prima ero diverso: ridevo, scherzavo, ogni cosa mi divertiva. Ora che la mia attività da corsa si è fatta più seria, più professionistica, più responsabile...

non sono

Osservandolo da vicino, il viso tondo e paffuto di DONOHUE, come appare nelle fotografie, è invece più teso e tirato e tutt'attorno ai suoi occhi c'è una leggera rete di piccole rughe, soprattutto quando sorride. Mentre ascoltavamo le sue risposte, alle domande che gli rivolgevamo, abbiamo cominciato a provare una certa compassione per quest'uomo, che pare cercare disperatamente il significato della propria vita. Più e più volte, in risposta a qualche domanda sulle corse, ha risposto: «Vale la pena soltanto se si riesce.» Ci è parso (è un'opinione personale) che si identifichi con le competizioni, a esclusione di tutto il resto, e che quando non vince la sua personalità si annulli, rimanga priva di valori. Questa spinta verso il successo è un fenomeno tipicamente americano, anche se non lo si rileva spesso nel mondo delle corse negli Stati Uniti. Insomma, la gente vuole vincere e si prodiga per farlo, anche se nella maggioranza questa continua lotta non rende tesi e abbattuti, come accade invece con Donohue. Volendo descrivere questo pilota, come lo vedemmo il giorno dell'intervista svoltasi a Trenton, dopo la gara USAC, le parole sono

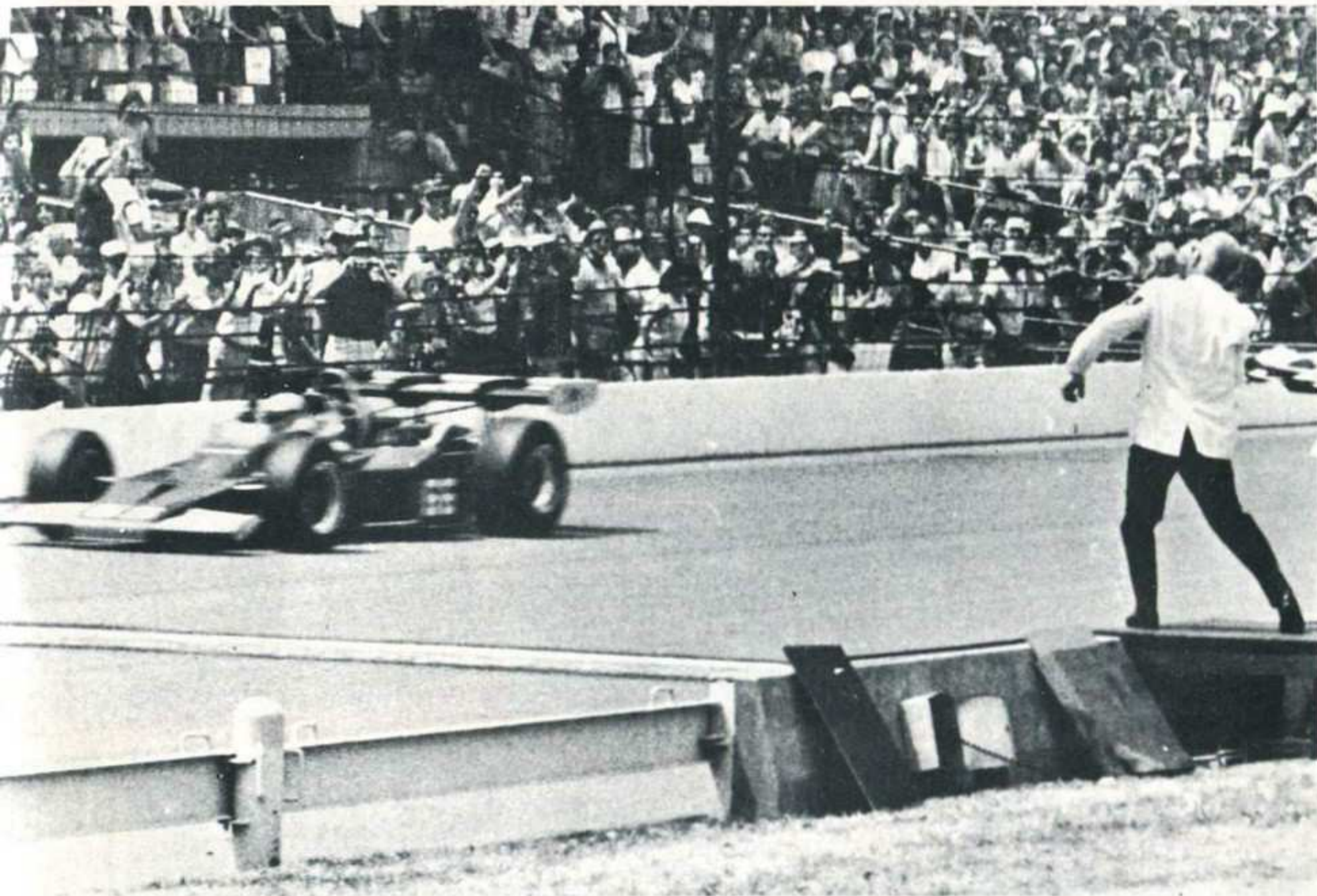
proprio queste: teso e abbattuto.

— E' cambiato molto, come persona, da quando cominciò a gareggiare?



Prendo tutto troppo sul serio

«Be', in passato mi chiamavano "Simpatico Capitano", perché ogni cosa mi divertiva, ridevo e scherzavo con tutti, poi, a mano a mano che la mia attività di corsa si è fatta più seria e più professionistica, con l'inevitabile aumento delle responsabilità, non so come sono cambiato, insomma il mio problema consiste nel fatto che prendo le cose troppo sul serio. Adesso, per esempio, mi abbatte moltissimo pensare che abbiamo lavorato e speso tanto, eppure abbiamo un problema quasi inspiegabile. Dal punto di vista tecnico, se potessi dire che si è rotto un



Tre momenti della grande giornata di Mark Donohue a Indianapolis: l'arrivo vittorioso e « danaroso », la premiazione con la favolosa coppa di Indy quando ancora la gioia del successo deve farsi realtà precisa, mescolata com'è con la fatica di una corsa durissima e l'incredulità per avercela fatta. Qui sotto: un momento del « contorno » colorato e allegro di quello che resta ancora uno degli avvenimenti sportivi più prestigiosi con i suoi quattro miliardi e mezzo di incasso-spettatori



più il « Simpatico Capitano »

pistone perché era stato progettato male, mi sentirei meglio, invece in questo caso tutti parevano avere fatto bene il loro lavoro e disponevamo di un'ottima squadra; dal punto di vista del pubblico, facciamo veramente una brutta figura. Non soltanto per via di questa gara, ma anche prima, dato che il problema era lo stesso. Poi abbiamo svolto prove, che sono andate bene (tempi più o meno di 33'4), senza noie. Si ricomincia e i problemi saltano fuori di nuovo. Sono veramente fuori di me... e so che cosa dirà Penske; cercherà di scoprire di che cosa si tratta e non lo biasimo, anche se io stesso non so proprio dove abbiamo sbagliato. Commettiamo qualche errore, come squadra, suppongo, ma non so proprio di che cosa si tratti. »

— Quanti giri ha coperto la sua vettura?

« Non lo so, pochi. Andava già male in partenza, poi è peggiorata. »

— E le prove?

« Andava male anche in prova. Anzi, in prova non siamo riusciti a metterla bene a punto. E dire che in un'ora abbiamo cambiato tutto il cambiabile, salvo il motore, che al dinamometro andava bene. Dunque dov'è il problema? Non lo so pro-

prio... Tanti tipi direbbero "pazienza, le corse sono così", e passerebbero ad altro, io invece ne soffro. Mi demoralizzo, perché mi rendo conto che in questa attività si ha un certo lasso di tempo e io detesto sprecare appunto il tempo, la fatica e il denaro per fare fiasco. »

— C'è gente che dice che niente dà tanta « carica » quanto una vittoria...

« Se non esistesse la possibilità di vincere, non ci sarebbe più gusto a correre. »

— Che immagine ha di se stesso?



Se cedi un poco ti danno addosso

« Credo che il mio problema consista nel non averne nessuna. Mi piacerebbe vincere, mi piacerebbe avere successo nelle corse perché lavoro e spendo tanto per ottenerlo; quando non ci rie-

sco, mi sento confuso. Non saprei dirlo... forse il modo migliore per descrivere il mio stato d'animo è questo: quando arrivi in alto tutto è entusiasmante, appena cedi un poco tutti sono pronti a darti addosso. »

— Crede veramente che la gente sia così?

« Be', non penso che i miei avversari mi diano addosso, bensì le circostanze. »

— Qual è il suo più grosso difetto?

« Probabilmente lascio perdere troppo facilmente, non lotto abbastanza per quanto ritengo giusto. La gente se ne approfitta. »

— Non le piacciono le discussioni?

« Le odio. Non mi piace discutere e non lo faccio, se non è proprio indispensabile; farei qualsiasi cosa per evitare una discussione e forse non mi impongo abbastanza, anche se sento una cosa. Non dico che sia questo la causa del nostro insuccesso, però è probabilmente il mio maggior problema, per quanto riguarda il mio comportamento nel mondo delle corse. »

— Si danneggia, facendo così?

« Credo di sì. Lo faccio perché non voglio crearmi dei nemici, d'altro canto agendo in questo modo non ci si fanno degli amici. Nes-

suno ti rispetta, se non difendi ciò che credi giusto. Non so quale sia la via di mezzo. Mi pare di saltare da un estremo all'altro. »



La gente non ha simpatia per me

— Ritiene però essenziale di rendersi simpatico?

« No, semplicemente non voglio rendermi antipatico. Detesterei che qualcuno fosse arrabbiato con me, o mi odiasse, o pensasse che gli ho fatto un torto. Mi turberebbe molto. Se la gente non ha simpatia per me, pazienza, ma non voglio fare cose sgradevoli al prossimo. »

— Qual è la sua dote principale?

« Non ne ho. »

— Forse il suo più grande difetto è la sua più grande virtù. A volte la gente è diversa da come viene giudicata. Io, per esempio, sono

molto timida e detesto avvicinarmi a gente sconosciuta, come qui per esempio, presentandomi e chiedendo interviste.

« Capisco, io ne sarei incapace. Mi riesce molto difficile avvicinarmi a qualcuno e salutare. Penske, invece, lo fa sempre, anzi non riesce a stare vicino a una persona senza parlarle. Io non potrei e non perché non voglia parlare, ma perché non posso... »

— Ha particolari ambizioni, per quanto riguarda le corse?

« Come vincere il campionato del mondo, o qualcosa del genere? No. Volevo riuscire nelle corse e mi diverte partecipare a gare di vario tipo. Ora posso dire di avere fatto un po' di tutto: stock cars, F. 1, Can-Am, Trans-Am, Formula A, Indy e così via. Credo di avere fatto tutto, salvo le corse per dunebuggies. Non ho avuto successo in ogni campo, ma ci ho provato e mi piace la sfida di applicare a un settore ciò che ho imparato in un altro. Ritengo però che in questo modo ci si disperda. Non voglio dirlo troppo pubblicamente, perché tanta gente ci critica proprio in questo senso, ma penso che sia bene fare una data cosa e farla bene. »

CONTINUA A PAGINA 54



CONTINUA DA PAGINA 51

— E' troppo per un pilota, occuparsi anche del lato tecnico?

« No, secondo me i nostri successi sono dovuti anche al fatto che io mi rendo conto del funzionamento delle vetture e conosco i meccanici. Mi piace, lo faccio gratuitamente, ma mi piace. »

— Direi che mettere a punto una vettura con la Porsche deve essere un lavoro improbo, in sé e per sé.

« Potrebbe darsi, ma hanno buoni sistemi di lavoro, ai quali cerco di contribuire un poco. La vettura si presenta bene, ma si deve vincere, questo è l'importante. Del resto, è più facile dirlo che farlo, e tutti se ne sono resi conto. »

— Esiste una particolare corsa che vorrebbe vincere?

« Ce n'erano, ma ormai mi sono reso conto che non posso vincerle e, per quanto deluso, devo adattarmi. Volevo vincere a Sebring e a Le Mans, ma capisco che è impossibile correndo privatamente per Penske. Mi piacerebbe vincere la 500 Miglia e anche qualche gara Can-Am, comunque penso che il successo risieda nell'ottenere vittorie in qualsiasi gara, sia per stock cars, sia a Indianapolis, sia nella Can-Am. La grande cosa è vincere, non importa dove. »

— Le piace ancora, gareggiare?

« E' piacevole soltanto se si vince. »

— Allora adesso le piace meno?

« Sì, in questo momento. »

— Quanti anni ha?

« Trentacinque. »

— Le è dispiaciuto compiere trent'anni?

« Sì e ancora di più compiere trentacinque. »

— Perché? Perché pensa che, arrivato a trentacinque anni, dovrebbe essere avviato al successo?

« Non so. Adesso sento che invecchio, che non ho più la energia di un tempo. Mi stanco più in fretta, mi riesce difficile stare al passo con un ventenne; se dobbiamo lavo-



Momenti di relax per i piloti nei giorni delle prove-Indy. Donohue e Andretti (in alto) si scambiano battute sul possibile vincitore, in un clima di spontanea cordialità. Sopra i piloti della 56. edizione al cospetto della Coppa e del favoloso trofeo. L'ultimo in alto a sinistra è Donohue che sta ammirando il trofeo. Gli è piaciuto subito, ed è stato forse in questo momento che ha deciso di portarselo a casa

Foyt, che a Indianapolis ebbe una partenza difficoltosa e poi altre noie al turbocompressore, che gli costarono il ritiro, ha avuto ancor più sfortuna il giorno dopo a Duquoin, quando è uscito di pista. La macchina si è incendiata e Foyt ha riportato ustioni e la frattura di una caviglia. A destra mentre viene soccorso dopo che l'incendio è stato prontamente spento.



rare per tre giorni senza dormire, devo fare uno sforzo. Mi rendo conto che non ha senso che io strilli che la vettura va male, che sono sfortunato, perché non ho una macchina competitiva. Certi piloti si comportano così, dicono che la vettura fa schifo, che sono bravissimi, ma che dispongono di una macchina che non va. Io non lo faccio. A che serve? Se le cose vanno male e facciamo brutte figure, me ne vado con la coda fra le gambe. »

— I meccanici partecipano, dal punto di vista emotivo?

« Perbacco, non potrebbero non partecipare, lavorando duro come fanno. Lavorano giorno e notte, per sette giorni la settimana, per 365 giorni l'anno. »

— Avete famiglia, lei e Penske?

« Io sono separato e Roger è divorziato. Le corse hanno cattivo influsso sulla vita familiare. »

— Ha bambini?

« Due maschi, di sette e di cinque anni. »

— Li vede spesso?

« Giusto o sbagliato, non vedo come potrei sopravvivere, essendo sposato. Non è che io vada in giro con altre ragazze, ma non sopporto le discussioni. Mi si dice che dovrei andare a casa, per pranzo, e non posso perché il lavoro passa prima e devo guadagnare per la famiglia. Diventa quindi ingiusto per i bambini, per cui penso che per loro sia meglio che io non ci sia, così dimenticheranno e se la caveranno senza di me. Forse sbaglio, non saprei. D'altro canto non si può restare separati in eterno, o si divorzia o si torna insieme. Questo è più o meno un periodo di attesa, cerco di capire che cosa sia meglio fare. Le corse e il matrimonio non possono sussistere insieme. Il matrimonio significa stare insieme, secondo me, mentre io dall'inizio dell'anno sono stato a casa, a Filadelfia, più o meno cinque giorni. Un matrimonio non resiste, in questo modo. »

I. b. I.



cronaca alla SCHENKEN
dalle piste del mondo

AUTO
SPORT
NT
mese

diario SPRINT

il
diario
di TIM

28 maggio
1000 Km del
Nurburgring

L'imbutto viscido

In una gara automobilistica la pioggia può portare grosse differenze, come del resto ebbi già occasione di dire parlando della 1000 KM di Monza. Le mie due più recenti gare si sono svolte sul più veloce e sul più lento fra i circuiti europei ed entrambi erano sommersi dalla pioggia, che ha portato diverse conseguenze, però con il risultato identico per me: il ritiro.

Il circuito di Spa è un luogo di fama nota, che nei passati due anni ha fatto molto parlare di sé. In seguito alle pressioni della GPDA non viene più utilizzato per le corse di F.1, benché vi si svolga ancora la 1000 KM valida per il campionato marche. E' un poco avvilente dover confessare che l'unica altra volta in cui gareggiassi su questo circuito fu nel 1968, con la Merlyn di Formula Ford. Quindi, senza esagerare posso dire che passare al prototipo sport Ferrari è stato un notevole cambiamento. A Spa la Merlyn raggiunse i trecento. Sull'insidioso tratto di Masta, che con la Merlyn si notava a malapena, si raggiungono medie di 310 e si devono sfiorare i

freni sicché lo si supera a circa 290.

In effetti sul circuito sono stati svolti imponenti lavori e adesso sull'85 per cento del tracciato ci sono guard-rails, che l'anno prossimo raggiungeranno il cento per cento. A prescindere dal fattore sicurezza, devo però ammettere che la pista non è adatta alle vetture di F.1. Una corsa lì sarebbe come una lunghissima gara a Monza con le F.1, più lente sul rettilineo delle sport per la mancanza di aerodinamicità e anche perché gli alettoni danno una maggior spinta verso il basso. Con le sport, più veloci e meno stabili, bisogna darsi molto più da fare.

Comunque, il vero problema è rappresentato dal tempo. Chiunque abbia visto il film «Grand Prix», e ricordi la sequenza di Spa, ove la gara ha inizio con tempo asciutto e già al primo giro, su un'altra parte della pista, piove, si renderà conto della situazione perché succede proprio così. In quella regione delle Ardenne la geografia è tale che il tempo è molto mutevole e, data la lunghezza del circuito, non si sa mai a che cosa ci si troverà di fronte: il tempo può essere asciuttissimo e tre minuti dopo può cadere la pioggia. Sarebbe un problema su qualsiasi pista, soprattutto in questi tempi di pneumatici slicks, ma a Spa, ove le velocità sono tanto elevate, diventa un fattore di primaria importanza. Con la strada che si snoda in mezzo agli alberi, non si può vedere lontano e se si arriva all'improvviso su una chiazza umida, buona notte. A quelle velocità, basta che un commissario sputi sulla pista perché i piloti se ne accorgano!

Per questo motivo il team

CONTINUA A PAGINA 56



«La Lola di Larrousse mi ha facilmente strappato il terzo posto all'inizio della gara. Il francese infatti è passato al tratto di Masta quando io ero ostacolato e la velocità era intorno ai 300 orari. Nel successivo rettilineo non sono riuscito a riprenderlo sulla velocità»

«Con tutte quelle velocissime curve, per segnare un giro veloce bisogna abituarsi ad affrontarle ad altissima velocità per non perdere quei pochi chilometri di velocità e faticare poi a recuperarli. Soltanto tre curve richiedono forti frenate: Les Combes, che si fa in terza, Eau Rouge, pure in terza, e la forcella alla Source in cui si scende dalla quinta fino in fondo»



CONTINUAZ. DA PAGINA 4

Ferrari ha gareggiato con pneumatici intermedi, benché la gara sia cominciata con tempo asciutto. In effetti, proprio al primo giro seguivo Ickx nella curva di Burnenville quando lui si è d'un tratto messo per traverso. Il fondo era bagnato soltanto all'apice della curva e io ho schiacciato il freno, perché temevo di urtare la vettura di Ickx lateralmente. Per fortuna abbiamo entrambi rimediato, ma la volta successiva sono stato molto cauto in quel punto, anche se non mi è servito a niente, visto che ormai la pista era di nuovo asciutta. Poi, passando da Stavelot, mi sono all'improvviso reso conto che c'era stato uno scroscio di pioggia da quando ci ero passato tre minuti e mezzo prima, e per un momento ho «acquaplanato» per rallentare.

Ha invece pagato lo scotto il povero Ronnie Peterson. Dopo che gli ho ceduto la guida, per il secondo turno, è arrivato a Les Combes (la curva a sinistra che si affronta a oltre 200 all'ora, dove Redman ebbe un brutto incidente alcuni anni fa) e ha frenato, trovandosi di colpo su pista bagnata. Il commissario, ormai molto agitato, stava sventolando la bandiera gialla, ma avrebbe dovuto farlo il suo collega più oltre, infatti quando Ronnie ha visto la bandiera era ormai tardi. La vettura è uscita di controllo tanto rapidamente che Ronnie non ha potuto neanche tentare un testa-coda ed è finito dritto contro la barriera. Non si è fatto niente, ma la vettura è rimasta danneggiata e così c'è stato il nostro primo ritiro.

Con tutto questo, per il pilota quello di Spa è un circuito meraviglioso. Il punto chiave è appunto la velocità. Anzi, non mi sono mai sentito veramente a mio agio, tenendo quelle medie. Ci si rende perfettamente conto di andare a trecento all'ora, perché si sente che la vettura ondeggia leggermente e il lungo rettilineo che si ha davanti sembra terribilmente stretto; si ha l'impressione di procedere in un grande imbuto grigio a velocità incontrollabile. Con tutte quelle velocissime curve, per segnare un giro veloce bisogna abituarsi ad affrontarle ad alta velocità, perché basta perdere pochi chilometri nella media, per faticare molto a recuperarli. Soltanto tre curve richiedono forti frenate: Les Combes, che si fa in terza, Eau Rouge, pure in terza, e la forcella alla Source, in cui si scende in quinta fino in fondo. Può essere un pasticcio, se si arriva dietro a una vettura come una Porsche 911, poniamo, in mezzo

al tratto di Masta, a velocità attorno ai 300 orari. In quel punto è impossibile superare, per cui si deve rallentare alla velocità della vettura che precede e ci vogliono secoli per recuperare il tempo perso. La Lola di Larrousse mi ha facilmente strappato il terzo posto all'inizio della gara, proprio in questo modo, infatti il francese è passato quando io ero ostacolato e nel successivo rettilineo non



sono riuscito a riprenderlo sulla velocità.

Le tre Ferrari sono state le più veloci in prova, ma la Lola tre litri di Larrousse e de Fierlant andava bene, mentre era veloce anche la Porsche 908 arrivata seconda a Monza; con minor potenza e a velocità massima, riusciva a fare quasi tutte le curve a tavoletta. All'inizio Ickx e Redman sono scattati avanti, lasciandomi a svolgere un'azione di retroguardia con la Lola che non mi dava pace. Nei rettilineo pareva più lenta e più veloce in curva, della mia Ferrari, e questo m'induce a credere che montasse slicks. Comunque, anche se la Lola mi ha superato, l'efficienza al box non era paragonabile a quella dei meccanici della Ferrari, per cui in breve occupavamo di nuovo comodamente il primo, secondo e terzo posto. Ho poi ceduto la guida a Ronnie, dopo è toccato di nuovo a me, poi di nuovo a lui e così via. In effetti eravamo secondi quando Ronnie è uscito di pista, perché la vettura di Ickx-Regazzoni aveva forato a una diecina di chilometri dal box e quando, finalmente, Clay ci ha raggiunto si è forato il serbatoio dell'olio, con danno alla carrozzeria; la riparazione è stata causa di ritardo.

L'emozione di investire il principe



Dopo siamo andati a Monaco dove speravamo, se non altro, di trovare bel tempo, in quel paradiso per miliardari che è la Costa Azzurra. Io mi sono portato dietro il costume da bagno ed è stato il mio primo errore! Dal GP di Spagna, per noi non troppo felice, non c'era stato tempo per provare e lavorare attorno alle vetture del Team Surtees, ma John (ormai tornato dal suo vittorioso GP del Giappone) era pieno d'idee da applicare in prova.

Il venerdì ho segnato il tredicesimo miglior tempo, fra i venticinque piloti in lizza, e prevedevo di poterlo migliorare, dato che prima della sessione del sabato abbiamo svolto molto lavoro sulla vettura; nuove molle, vari pneumatici da provare e così via. In ogni modo, a quanto pare, nessuno aveva informato il principe Ranieri della sessione in più. Io sono stato fra i primi a scendere in pista e quando sono arrivato alla forcella del gas ho visto sventolare le bandiere gialle. La strada rigurgitava di Bentley e di scorte di polizia, mentre il padrone di Monaco e il suo gruppo si avviavano verso i loro posti. Mentre finivo il primo giro stavano sventolando le bandiere a scacchi e ci è toccato fermarci.

Devo dire che, dal mio pun-

to di vista, il circuito di Monaco comincia ad essere antiquato per le vetture di F.1. È uno spettacolo meraviglioso e la gara fra le case della città è molto caratteristica, ma non credo proprio che le F.1 siano state progettate per correre attorno a quelle forcelle. Gli organizzatori hanno programmi ambiziosi, per riprogettare il circuito, e secondo me hanno ragione.

Quello di Monaco è l'opposto di quello di Spa; a Monaco in certi punti si ha l'impressione di andare tanto piano che ci si chiede se non si sia addirittura fermi. Non si possono tagliare le curve su una moderna vettura da grand prix, con pneumatici altrettanto moderni, bisogna accontentarsi di girarvi attorno. Se si osserva un esperto di Monaco quale Stewart, ci si rende conto che non guadagna tempo nelle forcelle. I punti difficili, ove contano abilità ed esperienza, sono i tratti più veloci, come quelli di St. Devote, della piazza del Casino o del tunnel. È chiaro che non si va piano, considerando appunto le curve, però prima delle prove io ho girato su una Escort presa a nolo e mi sono divertito molto di più.

All'inizio della gara diluviava e la visibilità era zero, per tutti meno che per Beltoise,

«Nessuno aveva informato il principe Ranieri della sessione di venerdì. Sono stato fra i primi a scendere in pista e quando sono arrivato alla forcella del gas ho visto sventolare le bandiere gialle. La strada rigurgitava di Bentley e di scorte di polizia. Poi hanno sventolato bandiere a scacchi e ci è toccato di fermarci».



«In gara, dopo quindici giri qualcuno ha perso olio che ha fatto una patina sull'acqua. Le ruote anteriori non giravano, praticamente, e procedendo in mezzo agli spruzzi della vettura di Walker, non ho frenato in tempo alla Mirabeau e sono finito contro la barriera».

abbastanza furbo per portarsi avanti, per cui vedeva dove andava. In effetti i fanalini di coda, voluti dalla FIA, che tutti hanno tanto criticato, sono stati di grande aiuto: in mezzo agli spruzzi si vedeva soltanto il lumino rosso della vettura che precedeva. Tutti avevano tendenza a restare accodati religiosamente appunto alla vettura che precedeva, non potendo vedere bene il percorso. Redman seguiva il suo compagno Hulme e quando Denny ha continuato diritto alla chiacane, Brian ha fatto altrettanto.

Dopo quindici giri, a qualcuno si è rotto un tubo dell'olio e così sull'acqua che invadeva la pista si è formata una patina appunto d'olio. Incredibile. Credo proprio di non avere mai corso su una pista tanto scivolosa. Le ruote anteriori non giravano, praticamente, e il minimo uso della frizione faceva slittare per traverso. Io, in quel momento seguivo la Tyrrell di Cévert e se non avessi potuto notare che era nei pasticci quanto me, mi sarei fermato al box per controllare e vedere che guaio c'era, perché avevo l'impressione di avere i pneumatici afflosciati, o la sospensione rotta.

Sono poi riuscito a superare Cévert, ma ormai vedevo sempre meno perché l'acqua oleosa aveva formato una patina sulla mia visiera, o meglio l'acqua si disperdeva e restava l'olio. A un certo punto ho sentito una BRM alle mie spalle, ma non sapevo chi fosse; mi ci è voluto tempo, per capire che si trattava di un furioso Beltoise che mi minacciava col pugno, mentre cercava di doppiarmi.

La visibilità peggiorava e, alla conclusione, procedendo in mezzo agli spruzzi sollevati dalla vettura di Dave Walker, non ho frenato a tempo alla Mirabeau e sono finito contro la barriera. Gara conclusa.



L'errore di MERZARIO

Ai tempi in cui correvo in Formula Ford i week-end delle Bank Holidays erano sempre attivissimi, perché si organizzavano molte corse e, se si cercava di guadagnare punti nei vari campionati indetti dai clubs, il programma poteva essere più o meno questo: sabato Oulton Park, domenica Brands Hatch, lunedì Castle Combe. Eppure, era roba da ridere in confronto con il mio week-end della recente Bank Holiday, se non che adesso non sono costretto a percorrere l'autostrada M1 con un vecchio furgone Ford, mentre il mio compagno si dà da fare per ricostruire il motore della vettura da corsa, nella parte posteriore del mezzo!

Il programma consisteva nel correre la 1000 KM DEL NURBURGRING, round del campionato mondiale marche (già vinto dalla Ferrari) poi fare un salto indietro, dopo il Ring, per gareggiare nella Coppa d'Oro a Oulton Park il lunedì, con la Surtees. Il giovedì mattina, dunque, sono andato in volo da Londra a Manchester, dove mi aspettava una macchina procurata dal mio concorrente di F.3 Rodney Bloor, capo della Sports Motors, con la quale sono andato a Oulton Park. Là mi attendeva la Surtees F.1. Alcuni giri di prova, poi di nuovo a Manchester per acchiappare un volo di linea Manchester-Francoforte, con Brian Redman. A Francoforte ci siamo uniti a Peterson, ammicchiandoci poi tutti in una macchina presa a nolo per andare al Nurburgring, dove avevamo prenotate stanze allo Sporthotel, al circuito (anche questo è un posto, dove si deve mettersi la cera nelle orecchie!). Siamo arrivati piuttosto tardi, però dovevamo comunque alzarci molto presto, dato che le prove cominciavano alle nove, l'indomani mattina.

Venerdì, sabato e domenica abbiamo avuto da fare al Ring. La corsa (vinta da me e da Ronnie, fra parentesi) è



finita verso le cinque, la domenica, e subito dopo, cioè alle cinque e mezzo, era pronto l'elicottero che ci ha portati all'aeroporto di Colonia. Ha però avuto dei guai «intestinali», prima del decollo per fortuna, per cui Ronnie, Brian ed io siamo andati a Colonia in mezzo alla fiumana del traffico, per tornare alla cara vecchia Manchester con un aereo privato a due motori, che avevo noleggiato.

In piedi alle sette, l'indomani mattina siamo andati a Oulton Park per una sessione di prove di 45 minuti, organizzata apposta per noi, mentre gli altri avevano provato normalmente il sabato. Un'ora di sonno sul sedile posteriore di un'automobile, fra le prove e la corsa, 40 giri del circuito, terzo posto alle spalle di Hulme e di Fittipaldi, ritorno a Manchester, a casa, in volo alle 8 di sera, poi una buona notte di sonno.

Al Nurburgring una delle cose significative consisteva nel fatto che, per la prima volta, la nuova Gulf Mirage era un'avversaria di cui tenere conto. Il tempo è stato un po' capriccioso, durante le prove, infatti non sapeva decidersi sul da farsi, mai abbastanza asciutto per gli slicks, o quasi mai abbastanza asciutto per pneumatici intermedi. I tempi delle prove so-

no dipesi soltanto da ciò che il tempo decideva di fare, mentre si era in pista, e Ronnie ha avuto un colpo di fortuna, più veloce di circa 10". Le altre due Ferrari sono state sesta e nona; Bell e van Lennep hanno segnato il secondo miglior tempo con la Mirage, davanti a una delle Alfa, ma in fondo il risultato non significava poi tanto.

E' toccato a Ronnie fare il primo turno e quando la corsa ha avuto inizio, anche se non pioveva decisamente, il fondo era bagnato; le tipiche nubi e la tipica nebbia del «Ring» sovrastavano il circuito. La maggioranza delle vetture veloci montava pneumatici da bagnato, ma il team JW ha rischiato, partendo con gli intermedi, per cui Bell aveva il suo da fare. Quando l'ordine dei piloti ha assunto un volto, conduceva Ickx, davanti a Peterson e a Merzario, inseguiti dalle Alfa e dalla Mirage.

Al primo cambiamento di guida, hanno chiamato Merzario e gli hanno chiesto notizie sulle condizioni. Ha risposto che era ancora piuttosto bagnato, per cui è stato deciso di lasciare sulle Ferrari i pneumatici da bagnato, ma appena Ronnie mi ha ceduto la guida, e sono sceso in pista, mi sono reso conto che era stata una decisione sbagliata. Il circuito si stava asciugando rapida-

«Quando la Mirage, ad un paio di giri dalla fine ha rotto il motore, le Ferrari sono state di nuovo prima e seconda. E con questa vittoria io e il mio amico Ronnie abbiamo collezionato il secondo successo in questo mondiale marche». (foto a sinistra)



«Il circuito del 'Ring' ha subito ancora altre migliorie; è tuttora interessantissimo e rappresenta sempre una sfida con i suoi 'salti', ma le misure di sicurezza adesso sono veramente aggiornatissime». (foto a destra)



«Quando mi sono fermato ai box ho chiesto ai meccanici di cambiarmi il pneumatico anteriore che però sembrava non avere nulla. Avranno pensato: 'quello Schenken è un cretino, questo pneumatico non ha niente'. Poi quando hanno misurato la pressione si sono accorti che era tale da fare una grossa differenza». (foto sotto)



mente e vedevo la Mirage nello specchietto retrovisore. Cercavo di non sottoporre i pneumatici a troppo sforzo, perché quelli da pioggia sono di mescola molto molle e su pista asciutta possono andare a pezzi molto rapidamente. Per fortuna al box Ferrari hanno capito e, a suo tempo, mi hanno chiamato per montare gli intermedi.

Durante il successivo turno di Ronnie, Regazzoni ha urtato la vettura al comando e questo ha dato la prima posizione alla Mirage, mentre noi eravamo secondi, ormai con pneumatici uguali a quelli della Mirage il cui vantaggio era così dileguato. Quando si è fermata al box, per la sosta di routine, siamo passati in testa noi.

Ho poi ripreso io la guida, ma non sapevo che un pneumatico anteriore si stava lentamente afflosciando. Lo sterzo non rispondeva più bene e la vettura, che sembrava molto instabile ondeggiava in frenaggio. Quando mi aveva ceduto la guida, Ronnie mi aveva gridato: «lo sterzo è un po' strano» e ho trascorso cinque o sei giri cercando di rimediare, prima di dirmi che un pneumatico doveva essere in procinto di afflosciarsi. Infatti quando sono andato al box e ho chiesto che venisse sostituito, all'aspetto non pareva che

ci fosse nulla per cui i meccanici si saranno certamente detti: «quello Schenken è un cretino, questo pneumatico non ha niente». Poi, quando hanno misurato la pressione, si sono accorti che era tale da fare una grossa differenza, quando si va al limite.

Nonostante tutti questi guai, avevamo ancora un vantaggio di 2"20" sulla Mirage, quando Ronnie è partito per l'ultimo turno; anzi, la Ferrari di Merzario-Redman si avvicinava tanto alla Mirage che l'avrebbe probabilmente superata, dato che aveva il cambio che non andava. Comunque, il motore è poi andato a farsi benedire a un paio di giri dalla fine, sicché le Ferrari sono state di nuovo prima e seconda. E con questa vittoria io e il mio amico Ronnie abbiamo collezionato il secondo successo in questo mondiale marche.

Detto fra parentesi, il circuito del «Ring» ha subito ancora altre migliorie; è tuttora interessantissimo e rappresenta sempre una sfida con i suoi «salti», ma le misure di sicurezza adesso sono veramente aggiornatissime. Mentre ero là, Denis Jenkinson mi ha detto che è entrato a far parte della GPDA! Grande notizia e, chissà, forse in futuro Denis riempirà la sua penna con acqua e latte, anziché con inchiostro!

CONTINUA A PAGINA 58

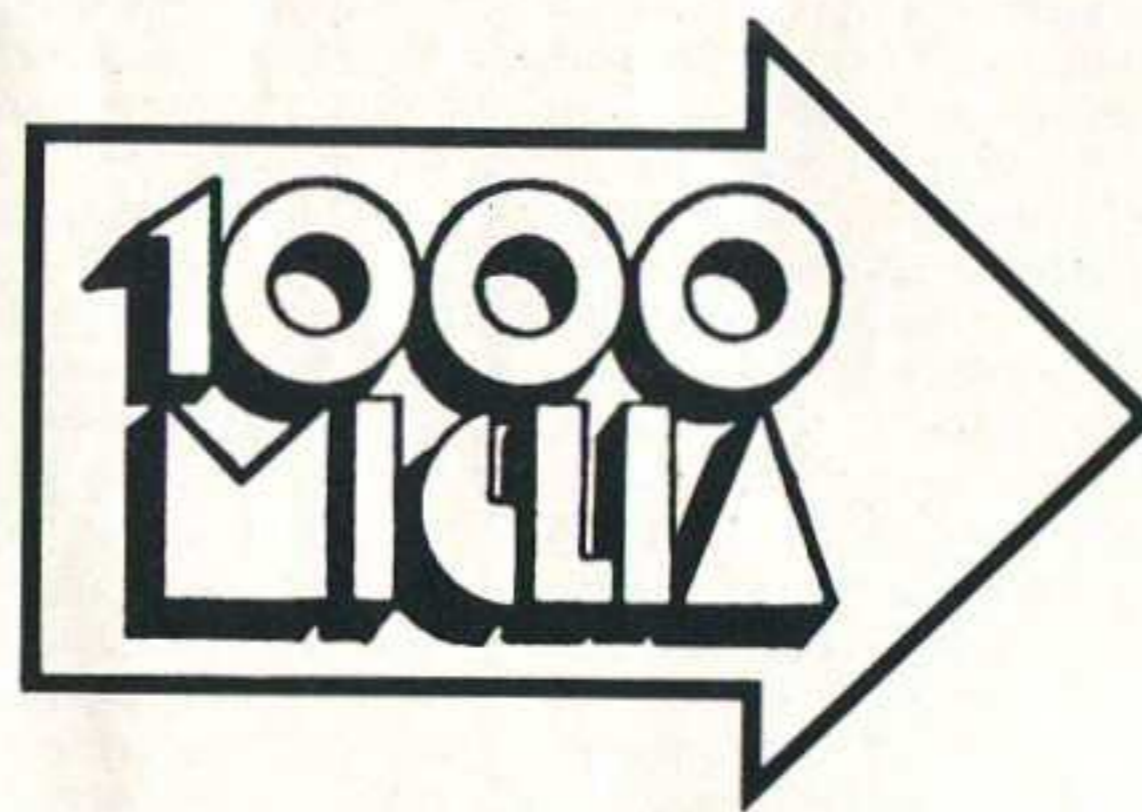


« Al via c'è stato il caos: Ronnie, Wisell, Schuppan e una F. 5000 si sono precipitati verso la prima curva e Ronnie è salito sulla ruota di Wisell uscendo di pista » (foto a destra). Hulme era avviato al traguardo dove veniva baciato da una bella ragazza (foto accanto)



LA GRINTA DEL CAMPIONE

**ruote
in lega leggera**



- **PERSONALITÀ** Disegno studiato in base alle caratteristiche aerodinamiche, meccaniche ed estetiche di ogni vettura.
- **ELEGANZA** Anche all'infuori dell'impiego prettamente sportivo danno un tono di eleganza AGGRESSIVA alla Vostra automobile. La lucentezza rimane INALTERATA nel tempo.
- **SICUREZZA** Boccole INTERFUSE in bronzo antifrizione - Lega autobilanciante - Perfetta bilanciatura costante dovuta al trattamento di tempra ed equilibratura molecolare da cui indeformabilità e resistenza all'uso - Maggior dispersione del calore, freni sempre pronti e puliti per la ventilazione ad estrazione - Maggior precisione di guida e direzionalità di frenata - Spazio di frenata ridotto per minor masse non sospese (ridotto momento di inerzia).

Fra i nostri 15 modelli c'è senz'altro una ruota « MILLE MIGLIA » studiata per la Vostra vettura.

FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA - 25100 - via Scuole, 5 - tel. 302281/2

Chi dico io giochi a palline!

La gara di OULTON PARK è stata una di quelle solite miscele di F.1 e di F.5000. Non voglio essere villano, ma alcuni dei piloti minori della F.5000 dovrebbero scegliere le palline come sport cui dedicarsi. Purtroppo, durante la gara ho notato che i commissari addetti alle bandiere erano piuttosto incapaci di vedere la differenza fra due vetture che duellavano e una che doppiava un'altra più lenta.

Al via c'è stato il caos: Ronnie, Wisell, Schuppan e, mi pare, una delle F.5000 si sono precipitati verso la prima curva affiancati in quattro e Ronnie è salito sulla ruota di Wisell, uscendo di pista. Aveva fatto un lungo viaggio, per coprire un centinaio di metri in corsa! Io sono rimasto indietro, aspettando che la confusione si placasse, e mi sono trovato dietro la Lotus di Walker. Cercavamo entrambi di superare la F.5000 di Rollinson e non era facile, dato che la sua velocità massima era uguale alla nostra, l'accelerazione assai migliore e, strano a dirsi, Rollinson non frenava prima anche se non aveva la potenza che avevamo noi, all'inizio delle curve. Tanto per aggravare il problema, un pneumatico posteriore della vettura di Walker si stava afflosciando e la macchina slittava, occupando tanto spazio che prevedevo di essere buttato fuori pista, se mi fossi affiancato.

Non ho più visto nessuna vettura sul mio stesso giro per il resto della corsa. Hulme era avviato al traguardo dove veniva premiato e baciato da una bellissima ragazza. Gethin si era fermato dopo due giri, Fittipaldi aveva puntato sulla pioggia e montava pneumatici intermedi in un solitario secondo posto, Redman aveva dovuto sostare al box (però ha facilmente vinto la F.5000, per cui il suo viaggio è valso la pena) e, alla conclusione, io mi sono piazzato terzo.

t. s.

Un giro può valere una TARGA FLORIO. Non è la prima volta che succede. E non sarà l'ultima. Perché, con buona pace di Ferrari, non è stata l'ultima TARGA quella del 21 maggio 1972. Ma è stata certo tra le più drammatiche e anche l'unica finora vinta con una sortita tipo roulette-russa. E proprio dalla Ferrari. Una sola 312 con due piloti (italiani) mandati allo sbaraglio a giocarsi anche quel po' di credito che avevano: l'uno, MERZARIO, con i suoi exploit stradaioli tipo Mugello e l'altro, MUNARI, con il suo ancora fresco successo nel rally di Montecarlo. Ed è stato l'ultimo degli 11 giri, a decidere. Il giro più lungo per Arturo Merzario e forse... troppo corto (pur con i suoi 72 km di taboga) per Marko e il suo « Budda » Carlo Chiti (ai boxes)

Questa è la cronaca di quegli attimi-suspense, a Cerda. All'inizio dell'ultimo giro, 39" dividevano la Ferrari 312 P di Merzario dall'Alfa 33tt3 di Marko, a Cerda erano diventati 42", a Caltavuturo 32", al bivio Polizzi 28", a Collesano 20" a Campofelice 18". A questo punto i collegamenti via radio non esistevano più, e si è dovuto attendere.

dizioni, ma siamo stati fortunati a non aver avuto il ben che minimo intoppo. »

Merzario è stato molto male dopo l'arrivo, ha rigettato era disidratato e continuava a chiedere acqua. Non ha potuto andare a parlare subito con i meccanici con Fiorio e con Caliri, perché proprio non ce la faceva. Poi lentamente si è ripreso, ha risposto al saluto della



Merzario taglia il traguardo, ma essendo partito un minuto prima di Marko deve aspettare che passino oltre 60" per vincere.

Lasciamo la parola a Munari per commentarci quei momenti di attesa: « E' stato certamente il minuto più lungo della mia vita. Dopo che Merzario ha tagliato il traguardo ero con Fiorio, le gambe non mi reggevano, e mi appoggiavo a lui. Non credevo che un minuto fosse così lungo. Con gli occhi inchiodati al cronometro, quando la lancetta ha passato il segno dei 60", mi è sembrato di ritornare a nuova vita. Arturo mi ha preso in braccio e mi ha abbracciato, ero come frastornato, l'urlo della folla mi ha risvegliato. E' stata la sensazione più bella della mia vita. »

— Ti sei emozionato più qui alla tua vittoria alla Targa oppure a Montecarlo quando hai vinto il Rally?

« Che domande, sono due cose diverse, certo è molto meglio la Targa, per il prestigio mondiale che ha, poi ad un debutto non osavo sperare tanto. »

— Come ti sei trovato sulla macchina?

« Sulla macchina bene. E' un gioiello da guidare, era la responsabilità che avevamo sulle spalle io e Arturo che ci pesava, ma tutto è andato bene. »

— Come giudichi un percorso come la Targa?

« Bene, anche se non avevo mai partecipato. E' un percorso duro ma molto bello ed affascinante. La strada era sporca di terriccio e piccoli sassi, era difficile da guidare in quelle con-

folla e alle domande dei giornalisti. Anche per lui l'ultimo giro è stato il più duro.

« Ho fatto una fatica tremenda a compiere l'ultimo giro. Oltre alle segnalazioni che mi venivano fatte dai vari punti dove erano dislocati i nostri avevo un forte dolore ai reni, perché causa la differente altezza fra me e Sandro, io dovevo guidare lungo mentre lui guidava rattappito. Mi sono levato una bella soddisfazione ho fatto il bis di Spa, ma la Targa Florio era molto, molto più importante per me. Eravamo soli contro quelli là (Alfa Romeo) che erano in quattro. Avevamo una grande responsabilità, ma ce la siamo cavata abbastanza bene. »

Disponiamo di una macchina che pochi avranno mai, è leggera, potente e maneggevole, è l'ideale per correre in circuito stradale come la Targa. »

— Hai mai avuto paura di non farcela?

« No avevo avuto ordine di non tirare troppo perché ero al limite con le gomme. Sono forse un po' calato io non so, ma avevo la situazione sotto controllo grazie all'eccellente servizio di informazioni che avevamo installato lungo il percorso. Certo mi sono sentito meglio quando, arrivato ai box, ho visto tutti i meccanici che mi correvano incontro per abbracciarmi; ho capito che era passato il minuto faticoso e che ce l'avevamo fatta, io e Sandro da soli a battere lo squadrone dell'Alfa che era sceso in forze qui in Sicilia. Mi sono levato forse la più grande soddisfazione della mia vita. »

Giancarlo Cevenini



L'arrivo vittorioso della Ferrari a Cerda. Al volante c'è Merzario che poi si abbandona alla gioia del meritatissimo trionfo, insieme a Munari che ha « sofferto » ai box gli ultimi attimi di questo esordio

