

Nell'intervista al « vecchio » John Surtees che apre in queste pagine il servizio a cinque facce che vi proponiamo, c'è una frase che può fare da « distico ». Dice big-John: « Nel vincere le corse il fattore umano è sempre decisivo, si tratti dei rapporti fra il pilota, il costruttore, il direttore di squadra o addirittura i meccanici ». In questo servizio «Cinque personaggi in cerca di una dimensione» cerchiamo di offrirvi un modo diverso per « capire » questo pazzo, pazzo, pazzo (ma affascinante) mondo delle corse. Cinque uomini, con ruoli diversi, con un diverso passato, un oggi mutevole, un domani forse irriconoscibile. Cinque uomini « arrivati » ai massimi livelli, nei rispettivi campi, dopo una « carriera » che li ha visti protagonisti di vicende liete e dolorose, di successi voluti a costo di qualsiasi sacrificio, alla ricerca di una dimensione che prima di essere sportiva è, appunto, umana. Chi c'è riuscito, chi no. Il giudizio potete darlo voi: derivandolo dalle loro stesse parole.

# 5 personaggi in cerca di una dimensione (nello sport automobilistico)

**1** John SURTEES  
da pilota  
a costruttore



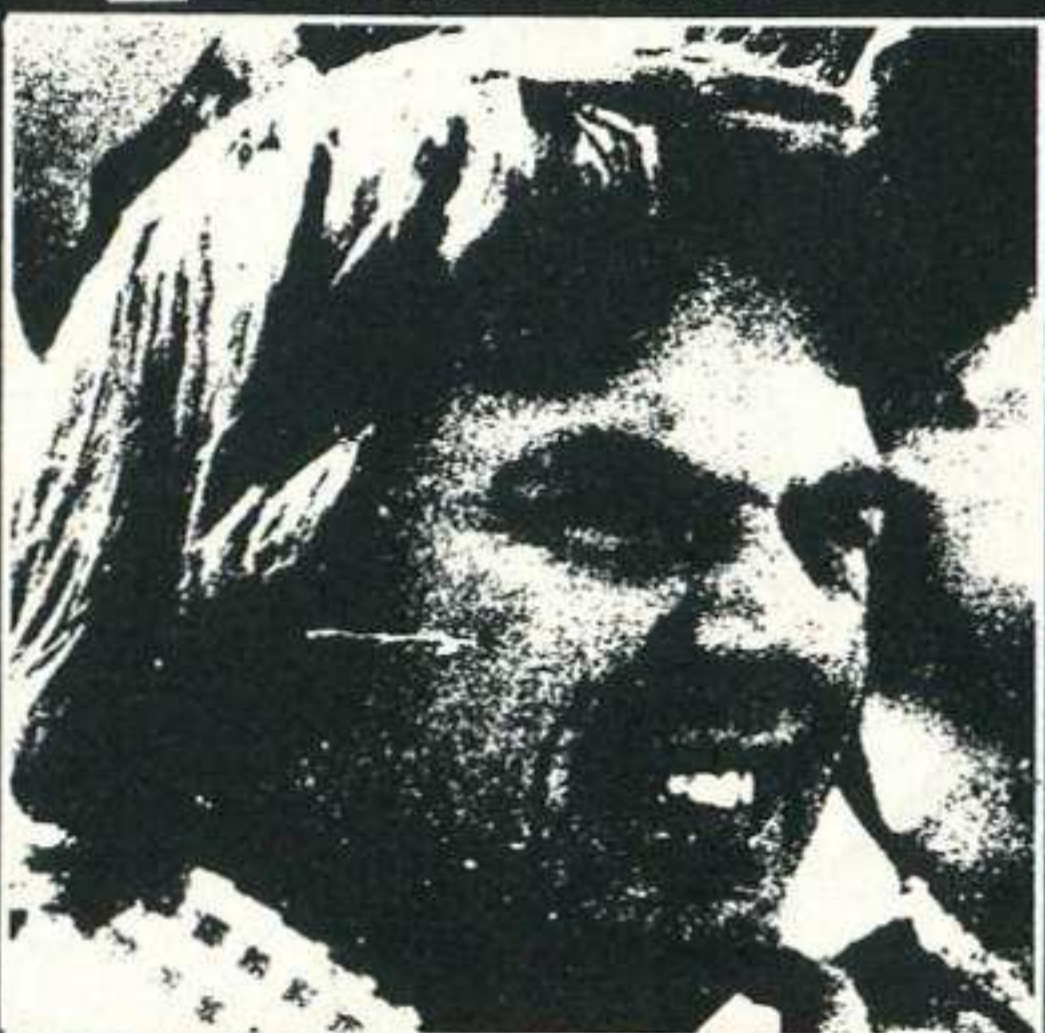
**2** Howden GANLEY  
da meccanico  
a pilota



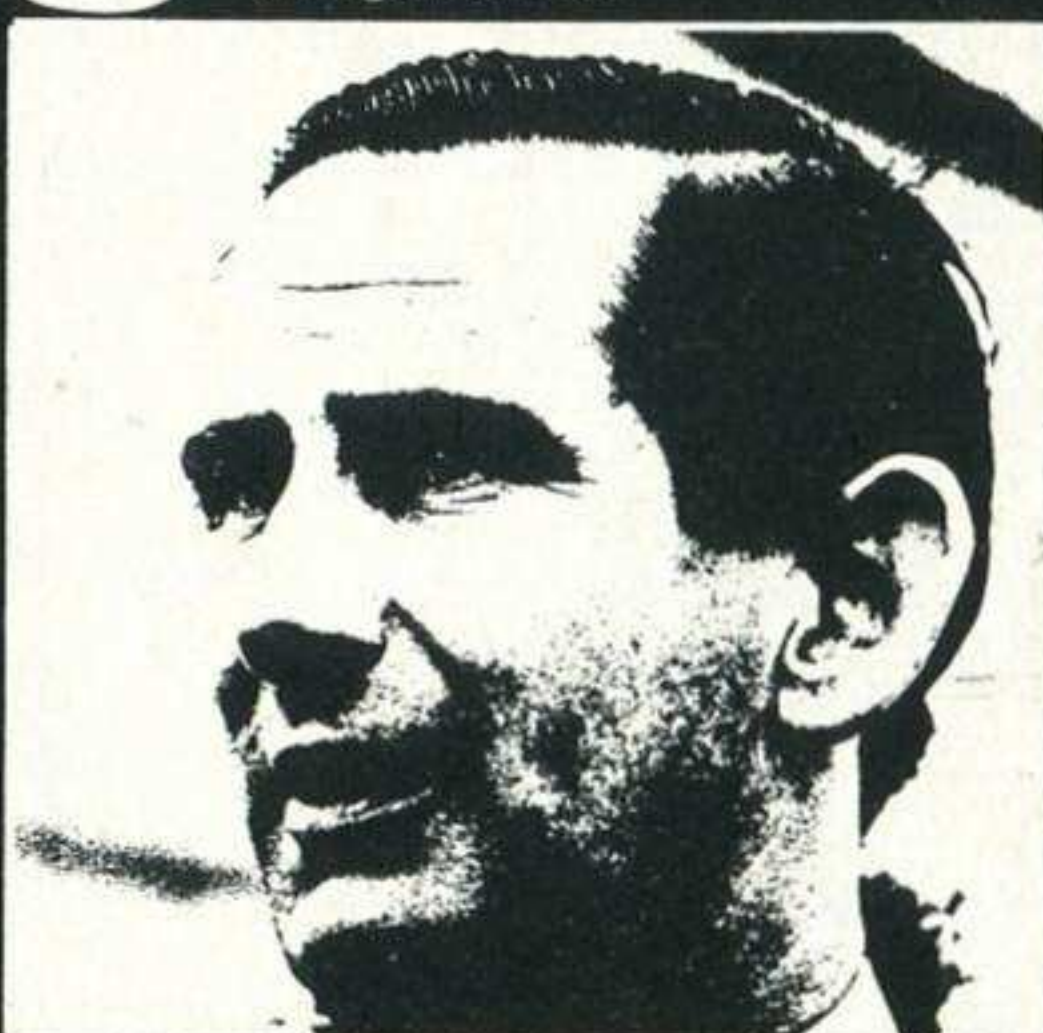
**3** Jean-Pierre BELTOISE  
dalla generosità agonistica  
alla contestazione umana



**4** Bernie ECCLESTONE  
da miliardario  
a manager costruttore



**5** John WEBB  
da spettatore  
a organizzatore



Le interviste con John Surtees e Jean-Pierre Beltoise sono di Logan B. Lessona con Howden Ganley di G. L. con Bernie Ecclestone di Doug Nye con John Webb di Michael Kettlewell



da (bi)pilota  
a costruttore

**John  
SURTEES**



John Surtees con Mike Hailwood. Il pilota-costruttore ha trovato con Hailwood una « intesa » difficilmente raggiungibile e John l'attribuisce anche al passato « comune » sulle due ruote

















# L'ecologo da corsa

**S**i potrebbe scrivere un romanzo sulla vita di **JOHN SURTEES**, su quello che ha fatto e continua a fare e il titolo potrebbe essere « Le sette vite del "vecchio" John » o anche « Big-John, il camaleonte ». Il riferimento è fin troppo evidente: John Surtees sta vivendo oggi la sua terza giovinezza: prima pilota di moto, poi pilota automobilistico e ora costruttore-pilota. Una metamorfosi, meglio una naturale evoluzione di un uomo che sembra essere nato per correre e forte. Quel che più stupisce, oggi, di questo superman del rischio è la sua capacità di adattarsi alle situazioni nuove, ai limiti naturali imposti dagli anni che passano (ma quanto filo da torcere ancora per i più giovani avversari quando scende in pista. Si è visto a IMOLA F. 2 quando ha puntato a vincere nonostante la frizione in disordine) per trovare una dimensione nuova del proprio essere e agire nel mondo delle corse. E, visti i risultati si deve dire che big-John è stato un grande campione del motociclismo, un grande campione del volante e promette di diventare un grande costruttore. (Quanto tempo è passato dal giorno in cui il suo allontanamento da Maranello venne da qualcuno suscitato con il j'accuse: « Resta qui, per copiarci le nostre macchine!... »).



 Il problema della « balia »  Dal campo ristretto di Maranello alla frustrazione con la BRM  Il rimedia-guai  Che cosa sono le squadre « politiche »  Decisiva la volontà e la sicurezza di sé  Ogni macchina, una personalità  Il grande attore  La generazione del tunnel  L'autocritica, da ex pilota, dei piloti  La componente umana fondamentale nelle corse  I piloti « comperati »  Architettura, musica e antiquariato. »



# L'ecologo da corsa

CONTINUAZIONE DA PAG. 41

Anche se i suoi capelli sono prematuramente brizzolati, John Surtees ha un volto liscio, senza rughe. I suoi occhi brillano e, quando sorride, il volto s'illumina in una espressione molto dolce. E' però un uomo combattivo, che ha lavorato sodo per arrivare dov'è oggi. Attualmente ha l'aria meno tesa di quanto avesse ai tempi in cui pilotava per conto di altri, e si deve inevitabilmente concludere che, anche se costruire le proprie vetture, dirigere il proprio team e pilotare ogni tanto le proprie macchine rappresenta un programma di lavoro massacrante, a lui fa bene, lo fa quasi ringiovanire.

— Poco tempo fa, lei mi ha detto che costruire vetture andrebbe benissimo, non fosse per il fattore umano. Ha anche detto che appena ha messo a punto una macchina, non l'interessa più. Le dispiacerebbe spiegarsi meglio?

«Ha un poco esagerato ciò che intendevo dire. Non è esatto che, dopo avere progettato e costruito una vettura, l'interesse scompare. Ho detto che il mio principale interesse consiste nel progettare le vetture, nel costruirle, nel seguirle durante la loro vita... il più grosso, vero problema al quale non m'interessa molto è l'effettiva attività in corsa, appunto per via del fattore umano. Si è cioè costretti ad essere agli ordini di tutti e io preferisco invece tirare avanti l'officina, fare applicare le mie nuove idee e così via. Mi diverte fare correre le vetture se posso dedicarmi, ma quando si ha un team che conta più di una macchina è impossibile. Una squadra non può cadere nell'immobilismo, deve svilupparsi e uno dei punti negativi è stato proprio la mia partecipazione alle corse. L'ho scoperto lo scorso anno e per questo decisi di non partecipare a tutte le gare, in questa stagione. Non potevo farlo nel modo giusto, l'anno scorso ero troppo occupato a... tenere a bada gli altri. Quando si è coinvolti, come lo sono io, è troppo difficile una società formata di quaranta persone, costruire ventiquattro vetture da corsa all'anno ed essere al tempo stesso un pilota di primo piano nei Grandi Premi.»

— Mi ha anche detto che sua moglie, Pat, non assiste alle corse alle quali lei non partecipa e che lei stesso non ci tiene ad essere presente, se non è in pista.

«Beh, m'interessano i risultati, m'interessano le prestazioni delle vetture. Nella vita ho sempre avuto questo atteggiamento: se partecipo a una gara, quando è finita, che io abbia vinto o meno, la considero una questione superata, salvo per le cose che sono andate storte e che sono servite d'insegnamento. Penso già alla corsa successiva. Appena una vettura è in gara, e va in modo soddisfacente, devo pensare all'anno che verrà. Siamo una società relativamente giovane e abbiamo fatto molta strada in poco tempo. L'unico modo per essere competitivi consiste nell'arrivare a un punto in cui, piano piano, ci portiamo di un passo avanti.»

— Quando ha cominciato a costruire vetture, prevedeva che avrebbe avuto alle sue dipendenze quaranta persone?

«Ho cominciato a costruire vetture per tenermi aggiornato sui



Nella foto sotto, John Surtees al G.P. del Belgio, sul circuito di Francorchamps nel 1964, a bordo della Ferrari che lo portò proprio in quell'anno al titolo di campione mondiale di F. 1, l'ultimo titolo per la Ferrari dopo quelli di Hill, Hawthorn, Fangio e i due di Ascari

progressi tecnici. Mentre ero alla Ferrari, ritenevo che stessero lavorando in un campo di sviluppo troppo ristretto. Io volevo invece ampliare le mie cognizioni, pensando che mi sarebbe stato utile e che avrei potuto essere di aiuto alla Ferrari. Questo... non fu proprio apprezzato, anche se mi occupavo soltanto di vetture sport che non erano assolutamente in concorrenza. Comunque, la spinta per costruire una F. 1 mi venne dalla frustrazione che provavo alla BRM. Mi dissi: "E va bene, perché diavolo dovrei lavorare sette giorni la settimana, diventando uno straccio al punto da ammalarmi, per gli altri? Sarà meglio che lo faccia per me stesso".»

— Allora alla BRM era molto impegnato anche nella messa a punto, oltre a pilotare la vettura?

«Quasi tutte le Case mi hanno assunto non soltanto come pilota, ma anche come il tipo che risolve i problemi e rimedia ai guai. Alla fine del 1968, la BRM era ormai alle corde e doveva provvedere a riorganizzarsi totalmente. A molta gente non piace prendere decisioni, occorre linfa nuova e dovemmo dunque procurarcela.»

— L'abilità tecnica è una cosa, un altro paio di maniche l'abilità a livello direzione. Lei crede di avere quest'ultima? E' un buon dirigente?

«Sotto certi aspetti abbastanza, sotto altri no. Spesso sono molto esigente per ciò che voglio e, al giorno d'oggi, si tratta di un atteggiamento che non è sempre apprezzato. Sono poche le persone desiderose di svolgere un buon lavoro, che lo fanno buttandosi dentro a capofitto. Ce ne sono tante, invece, che tirano avanti alla meglio, unicamente per il cosiddetto prestigio. Si deve fare una distinzione... Secondo me, noi abbiamo soprattutto una visione chiara delle nostre mete ed è una cosa molto importante.»

— Allora, quando è necessario, sa essere deciso?

«Si deve esserlo, ma oggi non è facile, coi nuovi atteggiamenti. Ciononostante bisogna essere fermi, dare tutti se stessi a ciò che si fa e non sprecare tempo.»

— Tratta mai i suoi piloti come le seccava trattassero lei?

«Una delle mie debolezze consiste nel fatto che, essendo stato io stesso pilota, e pur sapendone di più, grazie alla mia esperienza, a volte ho tendenza a lasciarmi sviare perché ascolto i piloti. Se non fossi parte in causa, e se avessi sperimentato io stesso anche soltanto metà delle questioni in ballo, sarei molto più fermo e direi: "Vai a pilotare la vettura e quando ti sarai fatto la mano, penseremo alle modifiche". Probabilmente mi lascio trascinare troppo facilmente a fare mutamenti, che sono inevitabilmente dannosi. E' una cosa pericolosa e appunto per questo non amo assistere alle corse.»

— Jackie Stewart mi ha detto che per lui vale un milione di dollari, godere della serenità che gli deriva dal pilotare per un direttore corsa, è con meccanici, che stima. E' difficile per un pilota vincere, quando in squadra non regna l'armonia?

«Sono cose che capitano sempre e bisogna adattare le proprie azioni al carattere delle persone con cui si ha a che fare. Esistono

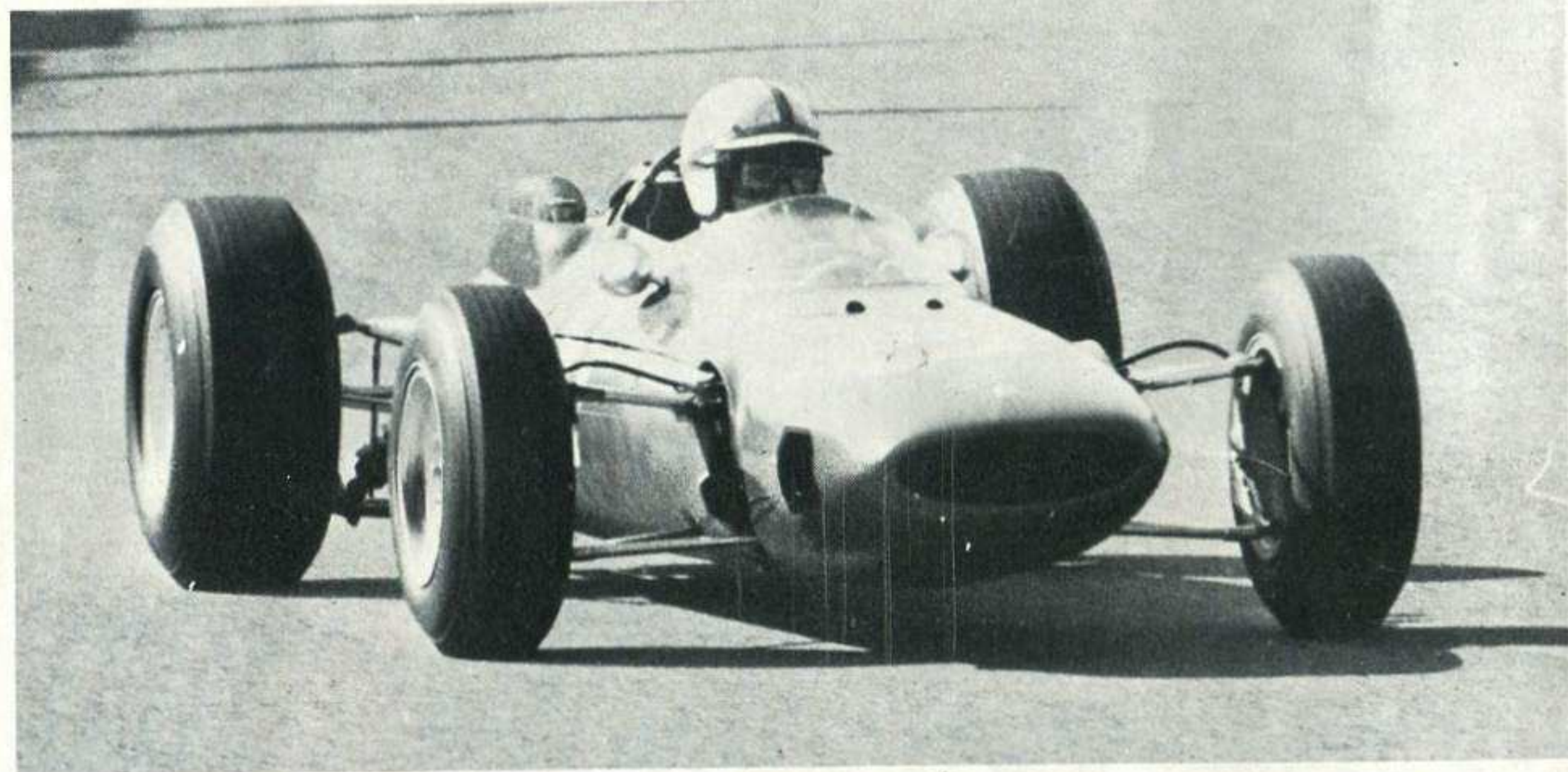
naturalmente squadre "politiche", come la Ferrari e la BRM, ma la situazione dipende dalla propria forza di volontà e dalla sicurezza di sé. La debolezza, in una squadra di questo genere, cioè il non sentirsi sicuri delle proprie cognizioni e della propria abilità, crea una situazione disastrosa. Se, invece, si hanno doti già confermate, e si è sicuri di ciò che si fa, allora non è poi così male.»

— E se si hanno grandi doti, ma si è poco sicuri di sé?

«Allora, in genere, si ha bisogno di una "balia". Ci sono alcuni piloti in giro che ne hanno infatti bisogno. Alcuni si trovano bene in una squadra se c'è una persona che li tratta paternamente, mentre non si troverebbero bene in altre.»

— A volte le capita di dovere ricorrere a piccoli trucchi, coi suoi piloti?

«Non proprio trucchi. Poco pri-



ma ho cercato di spiegare che, sotto certi aspetti, converrebbe farlo, ma non ci riesco perché sono stato pilota io stesso. Nell'interesse della squadra, sarebbe però forse utile. Siamo un team molto nuovo, in cui ci sono persone dal carattere diverso, quindi occorre tempo perché si adeguino. Abbiamo da poco costruito una nuova vettura e la piloterò io, perché voglio capire "il carattere" a fondo, prima di affidarla ai miei piloti. Dopo saprò quello che dico, piuttosto che dovermi fidare di ciò che dicono loro.»

— Ogni vettura ha veramente una sua personalità?

«Deve averla. Deve essere messa a punto per diventare una cosa che ha, appunto, una personalità, ma che può essere dominata dal pilota. Si può fare in modo che oggetti meccanici abbiano reazioni e caratteri diversi, come gli esseri umani.»

— Anni fa parlavamo dell'abitudine di Ferrari di fare aspettare la gente per ore, nella sala d'attesa, e lei disse che chiunque sia arrivato in alto grazie alla propria fatica, può capirlo; aggiunse anche che quelli che aspettano, sono, a volte, le persone che non volevano frequentarti quando arrancavi per arrivare.

«La vita è fatta così. Il commendatore è un tipo originale, come tutta la gente che ha una personalità spiccata. E' anche un poco amaro e contorto. Come capita a chi ha una solida posizione, es-

sendo partito dal niente, gli piace spesso fare vedere che adesso è un personaggio che conta. A suo modo, è molto egocentrico...»

— E anche un grande attore.

«Pazzesco! E' un peccato che non abbia ampliato il proprio mondo, cercando di vedere un poco di più di quanto gli succede attorno, anziché conservare una visione ristretta delle cose, che soltanto l'opinione altrui allarga.»

— Si direbbe che lei abbia una filosofia abbastanza conservatrice. Cerca allo stesso modo di essere largo di vedute?

«Se si viaggia di continuo, si deve vedere il quadro generale. Facendo la conoscenza di migliaia di persone, capita per forza d'imbattersi in ogni sorta di situazioni e di crearsi una visione e un punto di vista appunto generali. Quelli che a me danno noia sono coloro che si definiscono "la genera-

saltava fuori in Inghilterra sulla Lola. Per questo venne via?»

«E' facile, confermarlo o smentirlo. C'è gente che la pensa così, ma la Lola era totalmente diversa e, in effetti, la situazione era esattamente all'opposto. Sulla Lola, vettura privata, io sperimentavo le mie varie idee e dovetti lottare coi denti per farle applicare alle Ferrari. La realtà è questa: ai tecnici della Ferrari non garbava che si dimostrasse che avevano torto. Sia il sistema di freni, sia il tipo di pneumatici che usammo alla conclusione, derivavano da ciò che io avevo sottoposto a prove prima. Il motivo per cui finimmo per adottare i Firestone, nasceva da quanto avevo fatto con la sport.»

— Adesso è felice? Ricava soddisfazione da ciò che fa?

«Molte cose m'interessano. Non soltanto mi occupo di corse, ma traggio soddisfazioni da altre fonti.

zione moderna" e dicono di avere la mente aperta, mentre vedono se stessi come attraverso un tunnel. In fondo cercano soltanto d'infrangere le tradizioni, le cose già stabilite, alcune delle quali vale invece la pena conservare. Certi livelli di comportamento, per esempio. Non sanno decidere fra il bene e il male. Io ho una mentalità piuttosto conservatrice, perché si basa sulla mia esperienza.»

— E quelli che l'ottengono per eredità?

«Sinceramente se uno ha moglie e figli e lavora sodo per farli vivere bene, perché la sua famiglia non dovrebbe beneficiarne?»

— Se però lei avesse un figlio che da grande ereditasse la sua officina, sarebbe un beneficio ottenuto col lavoro altrui.

«Certamente, ma la famiglia è la famiglia. Perché si dovrebbe lasciare i propri averi a degli estranei, dal momento che sono stati gli interessi familiari a creare il patrimonio? Entro certi limiti è l'unico modo in cui il mondo può esistere, cioè ci vuole un incentivo che spinga la gente a migliorarsi, a ottenere un tenore di vita più elevato. Si deve però fare col sudore della propria fronte e non grazie alle previdenze statali.»

— Prima ha accennato a sviluppi tecnici che ampliano le cognizioni. Quando lasciò la Ferrari, mi fu detto che il commendatore era molto arrabbiato perché ogni volta che faceva qualcosa di nuovo, sulla Ferrari, una settimana dopo

Sono soprattutto contento che le vetture che abbiamo progettato e costruito abbiano dimostrato di valere. Possiamo essere orgogliosi, del livello raggiunto dalle nostre creazioni.»

— Il suo legame con Mike Hailwood, è rafforzato dal fatto che siete stati campioni di moto?

«Probabilmente, sotto certi aspetti, mi riesce più facile capirlo, per via di quanto so su di lui e su parte della sua vita. Anche qui si tratta di cognizioni che mi sono fatte e che posso passare a lui, cercando, per esempio, d'impedirgli di commettere alcuni degli errori che commisi io.»

— Il proprietario di una squadra può avere veri rapporti di amicizia coi suoi piloti?

«E' una questione che si può vedere sotto diversi aspetti. Si può essere buoni amici, oppure si possono avere rapporti soddisfacenti. Un proprietario di squadra non si sceglie gli amici su queste basi. Uno dei suoi piloti può diventare un amico, ma non è detto. Deve però avere coi suoi conduttori un rapporto di reciproca comprensione e di reciproca fiducia, è questo che conta. E rispetto. Se non esiste rispetto è una partita persa.»

— Allora i rapporti umani svolgono un ruolo importante, nel vincere le corse?

«Certamente, però nel vincere le corse non è implicito un solo fattore. Si tratta per lo più sempre di quello umano, che si tratti dei rapporti fra il pilota, il co-



struttore e il direttore di squadra, o addirittura coi meccanici. Anche con loro deve esistere una buona intesa. La maggior fonte di problemi, è il fattore umano.»

— Negli anni trascorsi in Italia ha rilevato che la diversa cultura influiva sul suo carattere?

«Ovunque si va si ha naturalmente tendenza ad assorbire certe caratteristiche, ad imparare certe cose e vivendo a lungo a contatto con la gente ti accorgi che in parte il suo carattere stinge sul tuo. Per quanto mi riguarda penso di aver imparato a capire meglio il prossimo, a trovare modi diversi per affrontare situazioni e risolverle.»

— Si direbbe che lei detesti l'ipocrisia, che le piaccia di essere sincero, di parlare chiaro. I latini hanno tendenza ad essere piuttosto subdoli, a non andare diritti al nocciolo delle cose. Era frustrante, per lei?

«Sì, è un atteggiamento un po' diverso, però ci si comporta a seconda della situazione che si presenta. Non si possono avere regole intransigenti e assolute, pur rispettando certi concetti di comportamento, però si deve agire a seconda dell'ambiente. Io sono adattabile, non cambio i miei principi, però sono in grado di modificare il mio modo di affrontare le cose. Devo dire che, in passato, fui forse molto esplicito, però non mi è mai successo di lasciare una Casa senza che dopo mi si pregasse di tornarci. E' una cosa che non molti possono dire, credo.»

— Allora, le chiesero di tornare alla Ferrari?

«Sì.»  
— Quell'anno si sentì molto frustrato, avendo un'ottima possibilità di vincere il campionato di F. 1 per Ferrari?

«Beh, naturalmente tutto accade proprio per quello. In parte perché premevo talmente, sostenendo che la situazione doveva progredire, non restare ferma, mentre in "alto loco" venivano informati che la vettura era eccezionale. Avrebbe potuto vincere il campionato, questo è certo. Comunque la cosa più seccante fu che, a causa di uno sciocco incidente occorso a un altro pilota, io persi in ogni modo il campionato. Se non fossi stato urtato da Arundell, nel G. P. degli Stati Uniti, costretto poi a fare una sosta al box, avrei vinto e in effetti arrivai secondo. Il mio atteggiamento verso la vita è questo: d'accordo, ho imparato alcune cose e credo di conoscere le risposte, però non intendo asserire che il mio è l'unico modo di vedere giusto, perché se intravedo un'altra soluzione, che mi sembra migliore, la provo. Seguo certi concetti basilari sul modo di comportarmi con la gente. Ma se qualcuno dimostra di saperne di più sono pronto a provare.»

— Poco fa, qualcuno ha detto che la soluzione migliore è un team di F. 1 formato di due vetture.

«Tre sono molte. Ritengo che probabilmente noi disponiamo delle tre vetture più analoghe, nelle corse di Grand Prix, l'una vale l'altra. E' però il frutto di molto lavoro; occorrono più attrezzature, più personale e questo pone problemi.»

— Sarebbe meglio, con due vetture?

«Più facile, da un punto di vista

del personale, ma il nostro programma è quello che è e, a questo punto del lavoro di sviluppo, non sarebbero necessariamente preferibili due vetture, anziché tre.»

— Allora l'anno prossimo ne farà correre tre?

«Non lo so ancora. Ho idee piuttosto precise su ciò che voglio fare, ma non sono ancora a punto. Questa è la nostra seconda stagione in F. 1 e abbiamo ovviamente imparato molto. Stiamo organizzando le nostre officine a Edenbridge e tutto il complesso subirà dei mutamenti.»

— Ha accennato ad altri interessi, oltre alle gare.

«Ho un'impresa edile e m'interessa all'architettura. Non ho però un architetto preferito, dato che anche in quel mondo trovo che c'è poca serietà. Mi piacciono certi aspetti del lavoro di alcune persone, ma poi, la volta successiva, mi accorgo che si sono staccate dai principi che seguivano prima. E' come per la musica, che amo molto, non però al punto da interessarmi troppo a fondo. Mi piacciono le cose delle quali posso occuparmi personalmente.»

— Che musica le piace?

«Dipende dal mio stato d'animo. Mi piace certa musica classica e semi-classica, quella di Grieg, per esempio... Mi piace la musica espressiva, che permette d'immaginare una situazione o una scena. Non mi piace affatto certa musica moderna, quella che, si dice, dovrebbe portare un messaggio e così via... Mi piace il jazz tradizionale, ma non quello moderno, certa musica popolare e alcune colonne sonore di film mi sono piaciute molto e sono certo che non scompariranno, per esempio quelle di Bacharach.»

— Legge molto?

«In passato sì, ora meno. Ho però ripreso a farlo e, attualmente, sto leggendo libri sull'antiquariato perché è un interesse che accompagna quello che provo per l'architettura. In questo momento mi dedico al quindicesimo secolo, epoca in cui Enrico VIII fece fare molte costruzioni.»

— Nei dieci anni in cui lei è stato in F. 1, le corse sono molto cambiate. Le dispiace che siano spariti i vecchi tempi?

«Affatto. Ritengo che i cambiamenti abbiano aperto possibilità a tanta gente che altrimenti non avrebbe potuto correre. Bisogna essere pratici e per essere pratici bisogna avere spirito commerciale. E' giusto che tutti possano avere delle possibilità, e se ciò significa lo sviluppo dello sport, allora è un bene. Ora le corse sono più internazionali, di quanto lo fossero. Un brasiliano è in testa al campionato del mondo, patrocinato dal suo paese.»

— Eppure tanta gente si lamenta per le «partecipazioni comprate».

«E va bene, dove sono i piloti "comprati"? D'accordo, si può dire che Andrea (de Adamich n.d.r.) è un "pilota comprato", ma quest'anno le sue prestazioni hanno dimostrato che vale. Guardiamo le cose in faccia, anche Peterson era "comprato", però ha senz'altro messo dalla parte del torto parecchia gente, che oggi pagherebbe molto per averlo. Noi commetteremo un errore, una volta, a questo proposito, ma non intendo farlo più.»



# 2

## Da meccanico a pilota

### Howden GANLEY

**H**OWDEN GANLEY, un «privatista» della monoposto che si è fatto strada da sé, «studiando» di notte e lavorando, da meccanico, da fattorino, da saldatore, durante il giorno. Un pilota che non ha conosciuto ancora i massimi allori ma che si è fatto la sua strada raccogliendone appaganti soddisfazioni. Un pilota che potrà arrivare dove tutti vogliono arrivare perché non gli manca né la volontà di farlo e neppure le possibilità tecniche ed umane. Certamente un esempio per quanti possono perdere coraggio di fronte alle difficoltà di una dura carriera ed anche una smentita a quanti sostengono che senza la ricchezza nell'automobilismo ci si trova sempre la strada sbarrata.

# Come si diventa pilota F.1 con 20 sterline



Sopra, Ganley con la BRM Marlboro al G.P. del Sudafrica, quest'anno. A sinistra, Denny Hulme. «Gli assomiglio» dice Ganley «come lui agli inizi della carriera devo spremermi per arrivare a fare una bella corsa, non come Stewart o Ickx che hanno una incredibile abilità innata»

CONTINUA A PAGINA 48



# Come si diventa piloti F. 1

CONTINUAZIONE DA PAG. 45

Certi piloti conquistano la notorietà molto rapidamente, altri devono farsi strada faticosamente per raggiungere le vette dello sport automobilistico. Fa parte di quest'ultimo gruppo Howden Ganley che, pur vivendo ai margini delle corse in Europa già da molti anni, soltanto negli ultimi tre è « arrivato ».

Ganley cominciò a correre nella sua nativa Nuova Zelanda su vetture turismo e sport, quindi decise di andare in Inghilterra, sperando di trovare una guida. Purtroppo poco prima di partire, demolì la sua vettura da corsa quindi arrivò in Inghilterra con sole venti sterline in tasca. Trovò lavoro presso una Casa, per la costruzione di GT, e ottenne un paio di guide su una di queste vetture nel 1963, oltre a partecipare a gare con una Formula Junior.

## Fattorino e saldatore

Non riuscendo a ottenere altro, Ganley cominciò a lavorare come meccanico da corsa, mettendo da parte i suoi guadagni per potersi comprare una vettura. Dovette però aspettare per tre lunghi anni durante i quali fece il fattorino, poi il saldatore fino al 1967, prima di avere denaro sufficiente e dopo, per tre stagioni, gareggiò in F. 3, creandosi piano piano una certa fama quale pilota veloce e regolare.

Fu meccanico di Bruce McLaren, che lo raccomandò a Barry Newman, che infatti lo patrocinò in F. 5000 due anni fa. L'anno dopo, il 1971, oltre alla 5000 Newman ha fatto in modo che Ganley ottenesse la terza Yardley-BRM di F. 1 con Rodriguez e Siffert. E, a fine stagione, ha dimostrato con un 5.0 posto al G. P. d'Italia e un 4.0 nel G. P. d'America di essersi ambientato a sufficienza.

— A proposito della BRM la tua è una combinazione come quella di George Eaton quando praticamente lui pagò per correre?

« Non è affatto una combinazione alla George Eaton! E' piuttosto come quelle di Rodriguez e di Siffert, se non che loro ebbero un anticipo dalla BRM. Tutti e tre disponevano di un certo spazio pubblicitario sulle vetture, che vendevano, ma per me l'unico modo per guadagnare è appunto questo, mentre Pedro e Jo erano anche pagati dalla BRM, io no! »

## Vittima dei «cannibali»

— Nel caso di Eaton, si aveva l'impressione che fosse handicappato da scarsa preparazione della vettura, dato che tutta l'attenzione era concentrata sulle due macchine principali. A volte la sua vettura subiva perfino il «cannibalismo», cioè ne prelevavano parti per le altre. E' probabile che succeda anche con te?

« Non mi risulta, ora abbiamo molti motori. Disponiamo della vettura e di molti pezzi di ricambio. »

— Tu sei uno dei pochi piloti che hanno guidato sia in F. 5000 che in F. 1. Puoi fare un paragone?



« E' più facile stare nelle posizioni di testa nella F. 5000, semplicemente perché l'opposizione non somiglia neanche a quella che si trova in F. 1. Dal punto di vista della guida le F. 1 sono più facili, perché sono più leggere e meglio equilibrate, mentre i motori delle altre sono molto pesanti. »

— Hai corso poco in F. 2.

« Ho fatto negli anni passati tre corse con una Brabham e una in Svezia, con una March ufficiale, però avevo evidentemente qualche problema perché ognuna delle vetture aveva tendenza a lasciare la pista! In Francia si ruppe qualcosa alla Brabham e volai fuori a quasi duecento orari, sul rettilineo, finendo contro la barriera e demolendo la vettura. Credo che fosse colpa di una foratura. A Zolder altro guasto e la Brabham uscì di pista, mentre a Hockenheim il motore non andava bene. In Svezia, con la March, si ruppe un bullone della sospensione e partii di nuovo. »

— Adesso che sei in F. 1, ti senti impressionato per il fatto di trovarti con piloti come Stewart e compagni?

« No, è poco che sono alla F. 1, quindi non ci si aspetta da me che li batta. D'altra parte per concludere qualcosa devo tenere duro e arrivare anche a batterli. Smisi di essere impressionato ai primi tempi della F. 3; quando i "bravi" mi superavano, mi dicevo che non sarei mai riuscito ad andare altrettanto forte, però continuai e col tempo diventai veloce quanto gli altri. Poi facevo la stessa cosa agli altri e loro pensavano la stessa cosa di me. Non si può permettersi il lusso di farsi impressionare, oppure si finisce per rinunciare. »

## Preferisco Brands Hatch

— Qual è il pilota di F. 1 che vorresti imitare?

« Jackie Stewart. No, parlando sul serio, mi sento più somigliante a Hulme. Certi tipi, come Stewart e Ickx, hanno una incredibile abilità innata, possono salire su qualsiasi macchina e andare forte. Io mi devo spremere, come Hulme e Hill quando cominciavano l'ascesa. Penso naturalmente che ci debbano anche essere doti innate, ma c'è chi ne ha più degli altri. »

— Che circuiti preferisci, lenti o veloci?

« Cerco di trovarmi bene su tutti, ma è difficile avere simpatia per le piste su cui si fa la scia, perché secondo me in quella situazione sono molti a dimostrare poca intelligenza. Io preferisco un circuito come quello di Brands Hatch con molte curve e alberi, insomma un vero circuito stradale. »

— Ti piace guidare sotto la pioggia?

« In passato la pioggia mi faceva molta paura, perché ebbi un grave incidente in Nuova Zelanda, appunto sotto la pioggia. Da allora ho guidato poco sul bagnato, ma mi ci sto abituando. »



# Se uccidessi un bambino che attraversa la strada

JEAN-PIERRE BELTOISE un anno e mezzo dopo il tragico ricordo di Buenos Aires. Purtroppo nelle dichiarazioni che leggerete, si nota che l'incidente assurdo non è servito all'uomo-Beltoise. « Tutto a posto » dice. E poi si contraddice, con quel contestare tutto e tutti, con quel chiudersi in se stesso e nella cerchia, ristretta, di chi gli vuole bene e gliene vorrebbe sempre e comunque. Un uomo che per questo, ci pare, debba « ricostruirsi » tutto daccapo perché quella forzata sicurezza e serenità nasconde il travaglio non ammesso, anzi negato, che gli tormenta lo spirito.

# 3

Dalla  
determinazione  
agonistica alla  
contestazione  
umana

## Jean Pierre BELTOISE

BELTOISE è pronto alle interviste. Quando, recentemente, gliene abbiamo chiesta una ha risposto: « Sì, certo, anche subito se vuoi ». Diverso da certi suoi colleghi che fanno aspettare anche un mese prima di concederla.

In questa breve chiacchierata abbiamo cercato di approfondire un poco il carattere e la personalità del francese. Abbiamo l'impressione — a distanza di tempo — che certe sue risposte aiutino a spiegare il suo atteggiamento e il suo comportamento anche in occasione della tragica morte di Giunti ma abbiamo soprattutto visto di fronte a noi un uomo sicuro di essere dalla parte della ragione.

— Che ne dici della venuta a Monza? Abbiamo sentito dei fischi.

« Nessun problema. Tutti gli italiani che ho incontrato mi hanno chiesto l'autografo. Tutto a posto. Chi fischia c'è sempre. »

— Che progetti hai per la stagione 1973?

« Con la BRM avevo firmato il contratto soltanto per un anno, il 1972 ma ci sono probabilità anche per il '73. »

Si saprà poi che ritornerà alla Matra per la prossima stagione.

— Come è andata la stagione? A Montecarlo hai fatto una corsa magnifica.

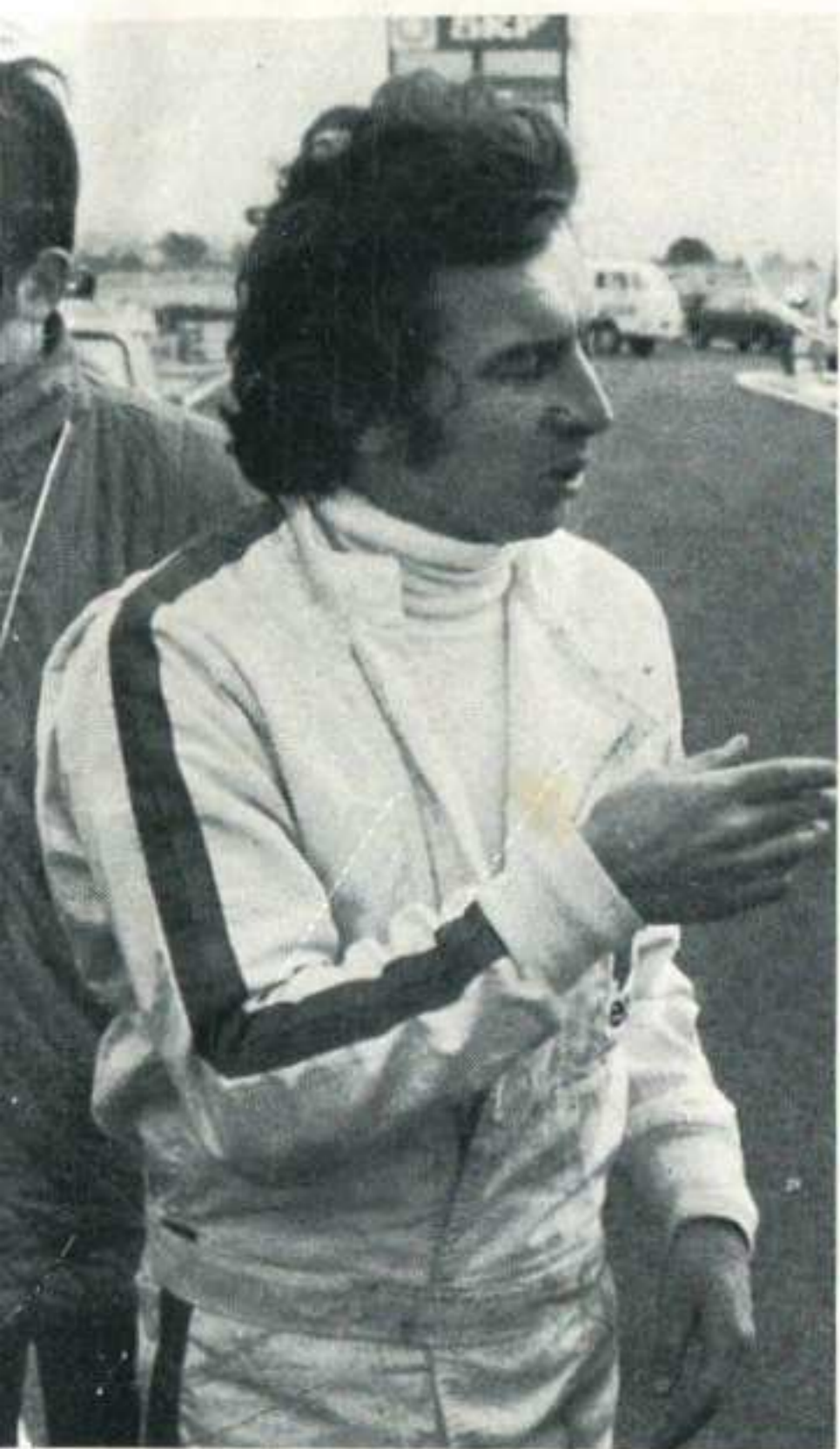
« Ritengo che la vettura fosse ottima in Sud Africa, a Madrid e a Monaco, dopo meno. A Brands Hatch è andata come a Madrid, ho avuto noie meccaniche, però la vettura andava bene, avrei potuto piazzarmi fra i primi tre. Anche al Nurburgring ho avuto problemi, sarei potuto arrivare quarto. Per essere veramente competitivi ci manca soltanto un poco più di potenza. »

— Che ne pensi della decisione di Ferrari, di ridurre la squadra a una sola vettura?

« Non so se è vero... so soltanto che non costa poco fare correre delle vetture. Ci vogliono patrocinatori e forse Ferrari lo fa per trovarne di migliori, o per ottenere più denaro dalla Fiat, non saprei. Anche la Matra cerca un patrocini- »



L'idolo di Beltoise è Jean Behra, nella foto sotto. Ma tra i due piloti c'è stata una profonda differenza almeno sul piano umano. Basta chiedere a Modena a chi ricorda «Janò», l'ex pilota Maserati e Ferrari, che convinse don Sergio Mantovani a realizzare l'asilo dedicato ai piloti



serò a molte cose che adesso non mi dicono niente.»

— I tuoi amici sono piloti, nella maggioranza?

«No. S'interessano alle corse, nulla più.»

— Ti arrabbi facilmente? Hai un carattere difficile?

«Sì, ho un pessimo carattere. Non ho pazienza, mi arrabbio quando vengo contrariato. Se sono sicuro di una cosa, e qualcuno cerca di spiegarmi che ho torto, non mi va affatto.»

— Sei generoso?

«Sì, con i miei familiari e con i miei amici. Non con chiunque. Non mi piace di spendere senza sapere dove finisce il mio denaro. Se si tratta invece di mia moglie, dei miei genitori e dei miei amici, so essere molto generoso.»

— Dopo l'incidente in Argentina ti ci è voluto tempo per riprendere e tornare come prima, in corsa? Hai avuto un freno psicologico?

«No.»

— L'incidente non ha influito sulla tua guida?

«Assolutamente no. Quando si ha un incidente, di cui non si ha colpa, è soltanto un peccato. Mi spiego: lo choc che ho avuto è stato uguale a quello che avrei se un giorno, guidando prudentemente su strada, uccidessi qualcuno per colpa sua... insomma, mettiamo un bambino che attraversi un'autostrada rapidamente, per cui non si può evitare d'investirlo. E' esattamente la stessa cosa... non c'è problema.» (Allucinante l'accostamento per spiegare la casualità).

— Sei felice?

«Sì. Fino da bambino era il mio sogno diventare pilota automobilistico. La mia vita concreta il mio sogno, non si può desiderare di meglio.»

— Chi era il tuo idolo?

«Jean Behra, perché era francese, però soltanto quando ero piccolo. Dopo non ho più avuto idoli, pensavo soltanto a diventare il migliore. L'unica cosa, nella vita, che non mi va è il fatto di frequentare tanti pazzoidi. Ci s'imbatta in tanta gente squilibrata, disonesta, poco intelligente, che occupa posizioni di primo piano. E' l'unica cosa di cui mi lamento, nella vita: essere appunto in mezzo a troppa gente così, che non capisce qual è la strada giusta, e sapere che a volte ha la possibilità di pronunciare giudizi che possono spedire qualcuno per anni in galera. E questo qualcuno potrebbe essere un uomo onesto, e anche se non lo fosse, si potrebbe fare qualcosa di più, per lui e per la società, anziché mandarlo in prigione.»

— Alludi a te stesso, a quanto ti è accaduto?

«No, l'unica volta nella mia esistenza in cui non mi sentii felice di vivere fu quando ero in collegio e, dopo, sotto le armi. Adesso le uniche persone che mi dà noia vedere, che preferisco non incontrare, sono i militari, i poliziotti, la gente importante che si crede superiore a tutti. Questo non lo sopporto, è l'unica cosa che non mi piace nella vita.»

— Non ti piace l'autorità.

«No, l'autorità mi piace, se vedo che è impersonificata da gente

veramente superiore. Penso che sia assolutamente necessario che la società sia organizzata, ma il più delle volte, invece, è tutto sbagliato.»

— Adesso negli Stati Uniti si parla molto di riforme carcerarie. Prima hai accennato a quanto si deve fare per la società. Ci pensi, quando c'era la minaccia che ti mettessero in prigione?

«Sì e penso anche a cose che si potrebbero fare per la vita di tutti i giorni, come i limiti di velocità sulle strade, per esempio. Ora c'è un solo limite per tutte le vetture e non è giusto. E come per lo sci. Lo sci è pericoloso, ma non si può avere lo stesso limite di velocità per Killy e per la gente che va a sciare per quindici giorni. In macchina non ci può essere lo stesso limite di velocità per gente che non ha disposizione alla guida, e usa l'automobile soltanto la domenica, e per chi l'adopera tutti i giorni per lavoro.»

— Adesso in Francia esiste il limite di velocità, vero?

«Sì. Io sono anche contrario ai controlli, perché rappresentano l'autorità. Io supero sempre il limite di velocità, ma per me non è un problema, dato che in Francia si riesce sempre a sistemare le faccende. Nella vita ci sono molte cose altrettanto assurde.»

— Hai veramente sofferto, sotto le armi?

«Sì, molto. E' impossibile sottostare all'autorità di uno stupido.»

— E' come essere in carcere, vero? Non si ha più nessuna voce in capitolo, per la propria vita.

«Appunto. Non si può aprire bocca. Se un totale idiota ti dà un ordine e non sei d'accordo devi ubbidire ugualmente, altrimenti ti mettono in galera. Sotto le armi io passai tre mesi in carcere, per una cosa da niente, e non posso dimenticarlo. Ho trascorso tre mesi della mia vita in galera. Sai che cosa significa? E' ancora peggio del carcere civile, quello militare. Secondo me la vita è tanto bella che ogni minuto deve essere vissuto perfettamente. Io, invece, ho perso tre anni.»

— Dove hai fatto il servizio militare?

«Nell'Africa del nord, nel Marocco francese. E così, l'unica cosa che non mi piace al mondo è l'autorità cieca. E' l'esagerazione. Non mi piacciono, per esempio, le persone molto ricche che sfruttano i poveri, o le persone povere gelose dei ricchi. Secondo me si può essere ricchi perché si è nati tali, oppure lo si diventa perché si rischia la vita o si lavora tutti i giorni, e si può essere molto poveri perché non si ha voglia di fare niente. E' una scelta personale, ciò che si vuole fare. Qualsiasi uomo coraggioso può diventare ricco. Io vorrei che tutti, al mondo, andassero d'accordo, ma è molto difficile. Non accetto neanche la religione. E' tutta sbagliata. Per me la religione è rappresentata da mio padre, perché è un uomo onesto e dal mio punto di vista la religione consiste nell'essere il più buono possibile col prossimo e nell'essere onesti. D'altro canto anche questo non è proprio necessario, ciò che conta è di non essere cattivi col prossimo. Se si è buoni col prossimo, tanto meglio, in caso contrario si deve vivere soli per non essere di peso agli altri.»

# 4

Da miliardario  
a manager  
costruttore

Bernie  
ECCLESTONE

# Venti anni tra le quinte

La storia di BERNIE ECCLESTONE, per cento versi, è un po' quella di Surtees, ma in sedicesimo. Anch'egli pilota di moto, poi di auto. Buon motociclista e anche buon automobilista, dopo aver deciso di abbandonare la carriera di chimico tanto «caldeggiata» dai suoi genitori. E dopo le esperienze di pilota la sua strada prese una direzione precisa nel mondo delle corse dove l'«ometto» un po' azzimato presente su tutte le piste era conosciuto da tutti e conosceva tutti. Incarichi e compiti diversi ma sempre la stessa «passionaccia», animata sempre dallo stesso entusiasmo che gli ha permesso di diventare quasi una «istituzione» nel mondo dell'automobilismo sportivo.

Bernie Ecclestone è uno dei perenni personaggi dietro le quinte delle corse ad alto livello. E' stato un ottimo pilota, ma da ormai sedici anni le sue attività in circuito si sono limitate a iscrivere vetture e moto, senza dimenticare, naturalmente, che fu grande amico, confidente e consulente d'affari di Jochen Rindt. Era addirittura socio di Jochen, nella sua squadra di Lotus F. 2 nel 1970, e ora è proprietario della Motor Racing Developments.

Con la partenza di Brabham per l'Australia, alla fine del 1970, la MRD continuò a vivere sotto la direzione del solo Ron Tauranac, ex socio e capo progettista di Jack Brabham. Ron si sentiva molto più a suo agio nei panni del tecnico, che in quello dell'uomo d'affari e l'onesto australiano, introverso, spesso irascibile, ma sempre indubbiamente onesto, ce-



dette la società a Ecclestone, abbandonandola poi definitivamente. Da quando la MRD gli appartiene totalmente, Ecclestone, ometto un poco azzimato ma dinamico, ha modificato notevolmente la società come lui stesso dice:

«Le vetture Brabham hanno sempre avuto una fama fantastica, in quanto a lavoro di sviluppo e all'assistenza dopo le vendite. Poche altre società seguivano una politica che prevedesse il rifornimento di parti e pezzi di ricambio e, a prescindere dalla competitività delle vetture, era su questo soprattutto che si basava la sua reputazione. L'unico handicap, secondo me, era la lentezza nelle consegne. Abbiamo dunque cercato di rimediare e di fare in modo che la società ruoti attorno a se stessa e alla sua produzione, anzi-

CONTINUA A PAGINA 52



# Venti anni tra le quinte

CONTINUA DA PAGINA 49

ché attorno a una qualsiasi personalità, cioè a un superdivo.

« Attualmente disponiamo di ciò che riteniamo sia il più forte team di progettisti del settore, formato da Ralph Bellamy (progettista della McLaren M 19) e da Geoff Ferris (che svolse molto lavoro attorno alle Lotus 49 e alla March 701). Ray Jessup è un ottimo tecnico, che prima di andare con Ron lavorava alla British Aircraft Corporation, poi c'è Gordon Murray, che è alla Brabham da anni e che vive e respira soltanto per la società. In effetti abbiamo più progettisti che lavorano a tempo pieno di quanti ne abbiano alla March, alla Lotus e alla Surtees, messe insieme. »

## Iniziò con una Cooper F. 3

La filosofia di Ecclestone, per quanto riguarda la produzione di vetture da corsa, è semplice: « Secondo me le vetture dovrebbero essere pronte al più presto, perché quando un giovane compra una macchina da corsa, questa rappresenta probabilmente la cosa più importante della sua vita. Per questo bisogna fare di tutto per dargliela, in modo che possa guardarla, divertircisi a Natale e metterla in grado di correre appena può. Quest'anno le nostre consegne non sono ancora rapide come vorrei, ma abbiamo avuto problemi con le dimensioni dei pneumatici 1972. Le società di pneumatici hanno impiegato secoli per sistemarli e la nostra nuova BT 38 è rimasta ferma, finché i progettisti non hanno potuto sapere quale sarebbe stato il diametro, per potere poi stabilire la geometria delle sospensioni. Molti altri hanno costruito le loro nuove vetture in rapporto ai pneumatici dello scorso anno, poi le hanno provate e hanno quindi smantellato tutto per ricominciare da capo, con i nuovi pneumatici. Ciò significa che le sospensioni sono state completamente cambiate e quindi, a mio modo di vedere, le prove sono state soltanto una perdita di tempo. »

Ecclestone ha studiato per diventare chimico e i suoi genitori ci tenevano che lo diventasse, sicché s'impiegò in un laboratorio nei pressi della sua abitazione, non lontano da Londra, ma non lo fece con entusiasmo. Intanto aveva cominciato a gareggiare in moto, a sedici anni, e un anno dopo abbandonata definitivamente la carriera di chimico, iniziò la propria impresa motociclistica, a diciotto anni. A venti era ormai avviato e in certi momenti ebbe persino mille moto in magazzino.

Logica progressione, passare alle quattro ruote, e nel 1949 acquistò la sua prima Cooper di F. 3 (500 cc). La usò per tre stagioni, sui circuiti vicini, ed era sempre fra i leaders, pur con numerosi testacoda! Fu a quell'epoca che Ecclestone conobbe molti piloti che dovevano diventare famosi tra i quali Moss e Collins. Dopo la F. 3 passò alle Cooper-Bristol e alle Cooper Jaguar, poi si ritirò quasi

dalle gare per consolidare il lavoro, continuando però a frequentare i piloti.

Quando nel settembre '57 la Connaught abbandonò le gare, Ecclestone comprò le sue più recenti tre vetture che fece correre per Lewis-Evans, quando questi non gareggiava per la Vanwall, per Salvadori e per Archie Scott-Brown. Ottenne buoni successi, soprattutto con Lewis-Evans, ma quando questi morì in un incidente in corsa in Marocco, Ecclestone tornò a dedicarsi alle moto, ma poi qualcuno lo convinse a comprare un paio di Elva Junior, che però non gli diedero molti successi.

Continuando a frequentare il mondo delle corse, conobbe Rindt, quando l'austriaco firmò per la Cooper, e cominciò ad occuparsi dei suoi interessi, servendogli anche da consulente.

« Piano piano ci venne l'ambizione di costruire una nostra vettura, da affidare appunto a Jochen — racconta Ecclestone — e lui aveva grande fiducia in Robin Herd. Fu questo, in effetti, l'inizio della March, ma c'era in mezzo troppa gente e quando fu deciso di dividere il lavoro e di costruire anche vetture di serie noi pensammo che era uno sbaglio e ci dividemmo. Forse avremmo torto... »

Quando Rindt formò la sua squadra di F. 2 fu Ecclestone a dirigerla, al cinquanta per cento con l'austriaco, ma quando questi morì in prova al GP d'Italia, Ecclestone ne fu disperato. « Non ebbi però tempo di rimuginarci sopra — dice. — Ero esecutore testamentario di Rindt e dovevo anche pensare a mettere le F. 2 in magazzino, anche se poi le feci gareggiare di nuovo in Sud America, prima di venderle. »

Ecclestone continuò poi ad occuparsi dei suoi affari, in grande espansione, e a Monaco s'incontrò con Tauranac che pareva molto abbattuto.

« Credo che sentisse la mancanza di Jack, anche se non lo ammetteva. Mi disse che pensava di vendere la società e così cominciammo a parlarne e, a suo tempo, stringemmo l'accordo a Monza. »

Verso la fine dell'anno sorsero problemi nel team di F. 1, quando Ecclestone credeva di avere ingaggiato Schenken, mentre questi andò poi al Team Surtees. Seccato, visto che aveva già rinunciato all'ottima possibilità di assicurarsi Graham Hill, appoggiato dal denaro della Yardley, Ecclestone finì per prendere « Baffo » anche se la Yardley era ormai passata alla McLaren, per affiancarlo al promettente Reutemann. La vettura di Graham è appoggiata dalla Esso, quella di Reutemann dall'AC argentino e dal petrolio YPF. Entrambe le vetture sono anche patrocinate dalla Goodyear, però mancano di appoggi nell'industria, situazione non troppo rosea. Ecclestone fida molto in Reutemann e in genere è uomo che sa riconoscere il talento. Ha scopi precisi, per la Brabham, e se la squadra farà il cammino che hanno fatto le altre imprese di Ecclestone, si può essere ottimisti.

# Il signor Motor Racing

**J**OHAN WEBB, ovvero « Signor Motor Racing », è uno dei più noti organizzatori inglesi. E' sulla breccia da vent'anni, da quando assistette alla prima corsa e poi, subito dopo, stabilì a Goodwood, con un... furgone Astra a due cilindri e due tempi, il record della pista per la classe 350 cc. Sono passati tanti anni da allora e Webb ha fatto molto per lo sport auto: ha diffuso la F. Ford, facendola diventare popolare, ha fatto crescere la F. 5000 imponendola all'interesse di tutti, ha organizzato le maggiori corse degli ultimi anni in Inghilterra. E' un... « prototipo » del genere. L'hanno copiato un po' tutti i rivali, ma non se ne cura, anzi, come risposta prepara programmi e novità. Un autentico « vulcano » in continua eruzione.

L'uomo che in Inghilterra viene chiamato « Signor Motor Racing » non è un pilota. Si tratta di John Webb, direttore quarantenne della Motor Circuits Developments, la società che organizza le gare in cinque circuiti inglesi: Brands Hatch, Mallory Park, Oulton Park, Snetterton e Castle Combe. Del resto la MCD s'interessa anche al circuito di Mondello Park in Irlanda e ha « esportato » le corse inglesi su circuiti europei quali quelli di Zandvoort, Salisburgo, Hockenheim, Monza e Anderstorp, organizzando addirittura competizioni in Brasile, ove agli inizi del 1970 si svolse una serie di Formula Ford.

La MCD venne istituita nel 1966 come sussidiaria della Grovewood Securities, una grande società d'investimenti. Come spiega Webb: « La MCD non è una organizzazione attraverso la quale una società dà ordini allo sport. Anzi, noi siamo parte di un gruppo eclettico che incoraggia lo sviluppo e il rafforzarsi delle competizioni. A volte ci criticano, accusandoci di rendere lo sport motoristico troppo commerciale, ma senza questo atteggiamento mi chiedo se gli attuali circuiti della MCD esisterebbero ancora... »

Dieci anni fa, nell'aprile del 1961, la Grovewood Securities comprò il circuito di Brands Hatch. L'uomo cui faceva capo l'affare era John Webb, che prima contava la pista fra i suoi clienti, in una fiorente attività di relazioni pubbliche che aveva istituito nel 1951 quando aveva vent'anni. Webb fu nominato direttore di Brands Hatch e preparò il terreno per altri investimenti da parte della Grovewood.

Incoraggiata dai primi risultati, la Grovewood comprò Mallory Park nel 1962, poi Snetterton nel marzo del 1963. L'atteggiamento pratico dimostrato portò a una miglior conduzione finanziaria per entrambi i circuiti e, quindi, la Grovewood fu incoraggiata a offrire di acquistare anche Oulton Park nel 1964. Nel 1969 vennero acquistati i diritti per svolgere gare anche a Castle Combe, mentre nel 1970 seguì l'acquisizione di un interesse

finanziario nelle operazioni del circuito irlandese di Mondello Park. Attualmente la Grovewood investe un miliardo nelle corse. Nei dieci anni passati si è valutato che abbia speso almeno L. 900.000.000 in migliorie, per lo più effettuate a Brands Hatch.

John Webb s'interessa alle competizioni da vent'anni. Cominciò a conoscerle nel 1952, quando andò a Goodwood in sella a uno scooter. Dice: « Ricordo soltanto di avere visto Roy Salvadori vincere qualcosa. Mi colpì il nome, Salvadori, che aveva un suono musicale e continentale. »

Nel 1956 Webb disputò la sua prima corsa a Goodwood su uno strano veicolo, cioè un furgone Astra con motore Anzani a due cilindri e due tempi, di 350 cc, con il quale stabilì il record di classe, appunto delle 350 cc. Prima di allora a Goodwood nessuno aveva mai corso con una 350 cc. L'anno migliore di Webb fu il 1957, quando con una Jensen 541 ottenne diciannove premi in gare per turismo. « Era la vettura che usavo normalmente, tutti i giorni, e completamente standard, dato che allora la preparazione era una cosa ignota » dice.

## Dai raids aerei alle corse auto

Più recentemente, nel 1968, Webb corse con una vettura di serie a Brands Hatch e racconta: « Partii dal fondo di uno schieramento di ventidue vetture e risalii fino al terzo posto. Per cambiare marcia bisognava infilare la mano attraverso le razze del volante. Io decisi di farlo mentre abbordavo una curva e mi ritrovai rapidamente al settimo posto! »

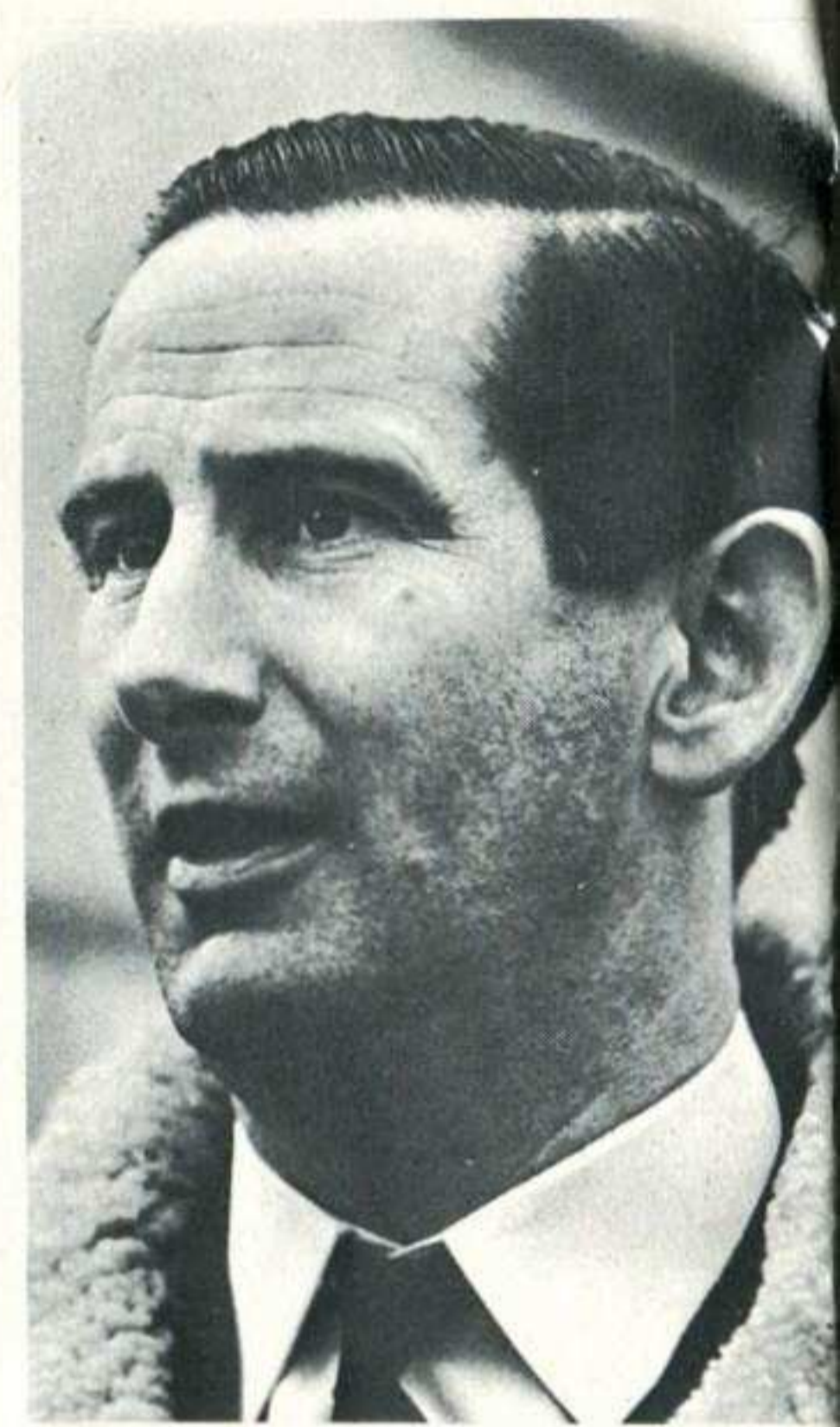
Nel 1959 Webb partecipò alla gara aerea Londra-Parigi organizzata dal Daily Mail e nel 1969 al raid transatlantico, sempre organizzato dal Daily Mail, che partiva dalla torre dell'ufficio postale di Londra per arrivare all'Empire State Building a New York. Da tutto questo emerge chiaro che Webb, oltre a operare nell'infido

mondo dei grossi affari, è nell'animo un appassionato. Il suo ufficio a Brands Hatch accoglie l'eco degli scarichi del vicino parco macchine, tanto che conversare a volte è difficile, mentre sono in corso le prove. Il suo orario va dalle 9 alle 17 ed è raro che Webb abbia del tempo libero perché durante i week-end è sempre presente alle competizioni (le segue da vicino, di qualsiasi categoria si tratti) e la sera discute coi segretari del club circa i loro progetti di gara.

Fra i patrocinatori dei campioni ci sono stati la Carreras (sotto i colori delle sigarette Guards e Rothmans), la Lombank, la British Oxygen, la STP, la Auto Parts, la Yellow Pages, la Shell e altri. Verso la fine del 1970 Webb trattò per il patrocinio per il GP d'Inghilterra con la Woolmark e con la Pink Stamps per patrocinare la McLaren F. 5000 di Ray Allen. Inoltre prese accordi con la Sperry & Hutchinson, secondo i quali si offrono francobolli per scambi agli spettatori di Brands Hatch che acquistano biglietto di tribuna e di parco macchine.

La stessa Grovewood patrocina gli annuali Premi Grovewood di L. 1.500.000 e i vincitori del massimo premio, di L. 750.000, fino dalla istituzione nel 1963, sono stati Richard Attwood, Roger Mac, Piers Courage, Chris Lambert, Alan Rollinson, Tim Schenken, Mike Walker e Colin Vandervell. Fra i secondi piazzati Brian Hart, Chris Irwin, Tony Dean, John Miles, Jackie Oliver, Brian Redman, Derek Bell e Tony Trimmer. Analoghi premi esistono anche per le corse in moto.

Della cifra di L. 900.000.000 che si valuta sia stata spesa in questi dieci anni per migliorie, almeno due terzi sono stati dedicati a Brands Hatch che, dopo l'acquisto da parte della Grovewood, è diventato il circuito inglese più noto e con maggiore attività. Ora la pista vanta tribune d'onore, ristoranti, bar, boxes, parcheggi, negozi, parco macchine, pista per vetture di serie e così via, mentre è stata spesa una ingente somma per le misure di sicurezza. Del resto sono state fatte migliorie anche a





# 5

## Da spettatore a organizzatore

### John WEBB

Mallory Park, a Oulton Park e a Snetterton, nessuna invece a Castle Combe dato che le autorità locali non hanno ancora confermato che dopo la fine di quest'anno sarà ancora possibile indire gare sulla pista.

Sono corse molte voci sulla possibilità che la MCD s'interessi anche ad altri circuiti, o che ne crei di nuovi. Webb dice: « Abbiamo studiato quasi ogni circuito esistente in Inghilterra e abbiamo, a un certo momento, pensato anche a nuove piste. »

Durante gli anni la stampa motoristica ha alluso alla possibilità che la MCD costruisca piste a Morcambe e a Blackpool, stazioni climatiche, mentre a un certo momento vennero studiati anche Donington e Thruxton. Prima che il governo laborista rendesse difficili gli investimenti all'estero, era in programma anche un circuito in Austria. Ormai, invece, la creazione di una pista del tutto nuova pare improbabile. Come spiega Webb: « Il costo per costruire un circuito nuovo attualmente è tale che è impossibile ricavarne utili che ammortizzino il capitale investito e tanto meno veri e propri utili. All'estero, ove spesso il governo aiuta, la situazione può essere diversa. Il Paul Ricard, finanziato dalla ditta di liquori, è costato circa L. 1.200.000.000. »

## Il successo della Corsa dei Campioni

Da quando la Grovewood acquistò Brands Hatch il circuito ospita ad anni alterni il GP di Gran Bretagna. Il primo si svolse nel 1964 e fu il GP d'Europa. Di fronte a un molto pessimismo, Webb riportò una gara di campionato mondiale sport in Inghilterra con la Boac 500, ora nota come Boac Mille, gara di apertura in Europa che richiama sempre un ottimo schieramento. La Corsa dei Campioni per F. 1 non di campionato fu inaugurata nel 1965 e in origine si sarebbe dovuta correre ogni due anni, cioè quando a Brands non si disputava il Gran Premio, ma nel

1967 la gara ebbe un tale successo che da allora si è ripetuta tutti gli anni.

Dal 1960 la Carreras ha patrocinato una corsa estiva a Brands Hatch e quest'anno questo circuito ha ospitato la Rothmans 50.000, la corsa più ricca mai vista in Europa con un montepremi di lire 75.000.000 offerti dalla MCD e dalla Rothmans, senza contare altri premi di patrocinatori per i piloti in testa nei vari giri, giri più veloci, migliori piloti di categoria ecc.

La gara più nota di Oulton Park è la Coppa d'Oro, adesso pure patrocinata dalla Rothmans. D'altro canto nei recenti anni l'aiuto delle squadre di F. 1 è andato calando, per cui la formula della gara col tempo dovrà probabilmente cambiare.

Oltre a creare e a organizzare gare, John Webb è in gran parte la mente dietro la Formula Ford, la Formula 5000, la Formula F100 e la Formula Atlantic dei passati cinque anni.

## « Inventore » della F. 5000

Anche se in principio la Formula Ford non piaceva al pubblico inglese, adesso fra le gare indette dai clubs è la categoria monoposto più popolare. Dice Webb: « La FF ha consentito a molta gente di correre, gente che prima non poteva permetterselo. Oltre 2000 vetture sono state costruite, e vi hanno lavorato circa 35 costruttori. »

La F. 5000 apparve nel 1969 e anche se ha richiesto tempo per affermarsi, Webb lo aveva previsto. « Io — dice — la vedevo come una sostituzione della F. 1 in gare non di campionato, soprattutto con l'espandersi della F. 1 nelle due Americhe. Con il mondo delle corse che diventa più internazionale, si dà un maggior peso di rarità alle squadre affermate e ai piloti di primo piano, a mano a mano che i loro impegni diventano più gravosi. Pensavo quindi a un'alternativa con una formula con vetture potenti, affidate a piloti di secondo o di terzo piano ed ecco dove entra in scena la F. 5000. »

La Grovewood, la MCD e John Webb hanno svolto un ruolo importante nel cambiare la scena delle corse in Inghilterra, questo nell'ultimo decennio. In parte il loro operato è stato discusso (per esempio le fermate obbligatorie al box nelle gare dei clubs) certe idee sono state un fallimento, mentre altre, come la FF e la completa utilizzazione dei circuiti, si sono dimostrate molto popolari.

Nei prossimi dieci anni indubbiamente si avranno altre idee, alcune verranno abbandonate, ma soprattutto l'aspetto commerciale acquisterà un significato ancora maggiore. Si capisce già che gli alti costi e così via hanno richiesto uno spirito commerciale per potere sopravvivere. In questi tempi moderni la spensierata formula dilettantesca tipo « Brooklands » non trova più posto. Costruttori e squadre si sono resi conto di questo, mentre i proprietari di circuiti rivali hanno copiato le idee della MCD nei recenti anni, per potere restare a galla.

AUTO  
del  
NT  
mese

# la migliore del mese



## Com'è carino l'ex...

Cinque personaggi in cerca di una dimensione e un sesto che la dimensione l'ha trovata da tempo nel mondo delle corse ma che, ultimamente, ha perso quello « smalto » caratteristico di qualche mese fa: JACKIE STEWART, il campione del mondo uscente, anzi dopo la vittoria di Fittipaldi anche al G.P. d'Italia, uscito. Jackie contava forse di fare il tris con il titolo mondiale, era partito bene poi tra ulcere, sfortune, e concorrenti troppo in gamba si è perso per strada. Se gli parlate cercherà di dimostrarvi, a parole almeno, che non accusa troppo il colpo, loderà l'avversario giovane e già tanto bravo, vi dirà che, tutto sommato la stagione non è andata malissimo specie dopo la vittoria del G.P. del Canada, una vittoria che vale oro quanto pesa se è vero, come è vero, che gli ha fruttato la bellezza di 15 milioni di lire. In realtà tradisce quell'imbarazzo caratteristico della vedette abituata ad avere il monopolio delle copertine, dei primi flash dei fotografi, delle interviste e che si vede relegata alle pagine interne, a interviste che parlano più degli altri che di se stessa, ad autografi rilasciati ad una schiera di fans che si è assottigliata notevolmente.

Jackie in realtà mostra di accusare notevolmente il colpo. Ma si consola, è furbo; sa trovare il modo di rimanere sulla cresta dell'onda anche se è costretto a « sconfinare » oltre la pista e il rombo dei motori per presentarsi, come vi mostriamo, timido modello, tra i modelli di professione. Era di scena la moda sportiva e l'ex campione del mondo non poteva che essere l'ospite d'onore. E' stato festeggiato, ammirato e applaudito come per tanto tempo e ancora oggi gli succede sulle piste di tutto il mondo. Gli applausi però non erano degli sportivi d'auto ma di mature signore esperte di moda, proprietarie di lussuose boutiques che gli hanno fatto forse gli auguri per la corsa dell'indomani, a Monza. Quelle stesse signore che forse, per la prima volta, dopo un tale incontro hanno preso posto in tribuna all'Autodromo per vedere in azione il grande Stewart. E le stesse signore non hanno potuto nascondere la loro delusione per la « presenza-lampo » di Jackie alla corsa.

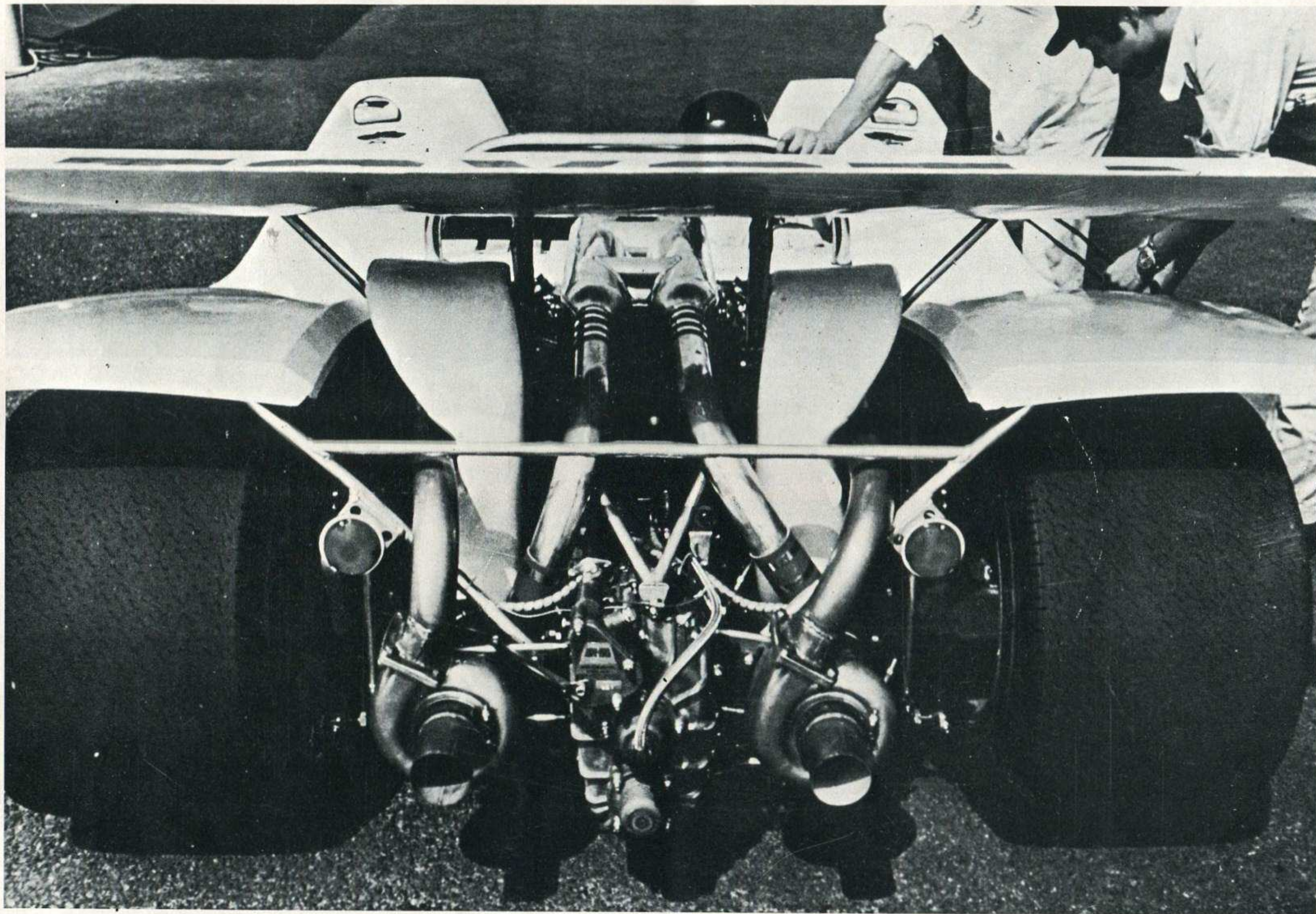
« Poverino, » pare abbia esclamato qualcuna « era stato così carino ieri sera! »





La rivoluzione  
tecnica da corsa  
arriva dal CAN-AM  
col rilancio  
del compressore

# IL TURBO



L'attuale lavoro per sviluppare compressori per i motori del gruppo 7 è senza dubbio il fatto tecnico più interessante che si sia verificato, da quando, nel 1966, ebbe inizio la Coppa Can-Am. Per molti europei forse questo «macchinario» può sembrare una novità, ma per lo spettatore americano non ha niente di nuovo.

Molti anni fa un motore Oldsmobile di 7500 cc, in alluminio, con due compressori, equipaggiò una vettura Can-Am, con trasmissione automatica. Purtroppo la vettura era troppo pesante per essere competitiva, senza contare che, probabilmente, le dimensioni dei compressori non erano state scelte con ocularità, a causa della totale inesperienza in questa formula.

Dal giorno della sua introduzione nelle gare tipo Indianapolis, nel 1967, il compressore ha completamente conquistato questo tipo di competizione. Anzi, nei passati due anni tutte le trentatré vetture al via montavano tali compressori. E anche quest'anno, quando la bandiera dello starter si è abbassata, il 27 maggio, tutte le trentatré vetture avevano un compressore Airesearch o Schwitzer, sulla coda dei motori Offy o Ford.

Da ormai quindici anni i compressori vengono utilizzati su grossi camion Diesel e su motoscafi, e da dieci anni sono disponibili compressori piccoli per motori di vetture normali, ma nel campo delle macchine ad alte prestazioni la loro uti-

lizzazione è stata praticamente inesistente. L'ascesa di questo vecchio dispositivo nelle gare stradali americane è stata piuttosto lenta, salvo per lo spider Chevrolet Corvair a sei cilindri, raffreddato ad aria, e per il modello Jetfire dell'Oldsmobile equipaggiati con compressori montati dalle Case. Il motivo consiste probabilmente nel fatto che molti possibili utenti, compresi gli auto-club, non hanno idee chiare sul funzionamento del compressore e sul modo di montarlo su un motore d'automobile.

Anche se il merito per l'invenzione del compressore va al dottor Buchi, uno svizzero, i primi progressi si ebbero in due paesi che poi non l'utilizzarono mai in modo significativo. Grazie al francese prof. Rateau, l'aviazione sia francese che inglese sperimentò motori per aereo con compressore nella prima guerra mondiale, iniziativa che venne poi bloccata da problemi di natura metallurgica.

Dal punto di vista tecnico, il motore a pistoni richiede grandi quantità d'aria per funzionare e se si può aumentare il flusso d'aria aumenteranno anche gli HP. Esistono due sistemi principali per far funzionare il compressore. Uno consiste nel prelevare la potenza dall'albero motore, cioè internamente (compressore Roots delle vecchie Alfa, Bugatti e così via), l'altro, sistema più moderno e più economico, consiste nel fare funzio-

nare il compressore esternamente, mediante i gas di scarico, che azionano una turbina, ed ecco il perché della parola «turbo».

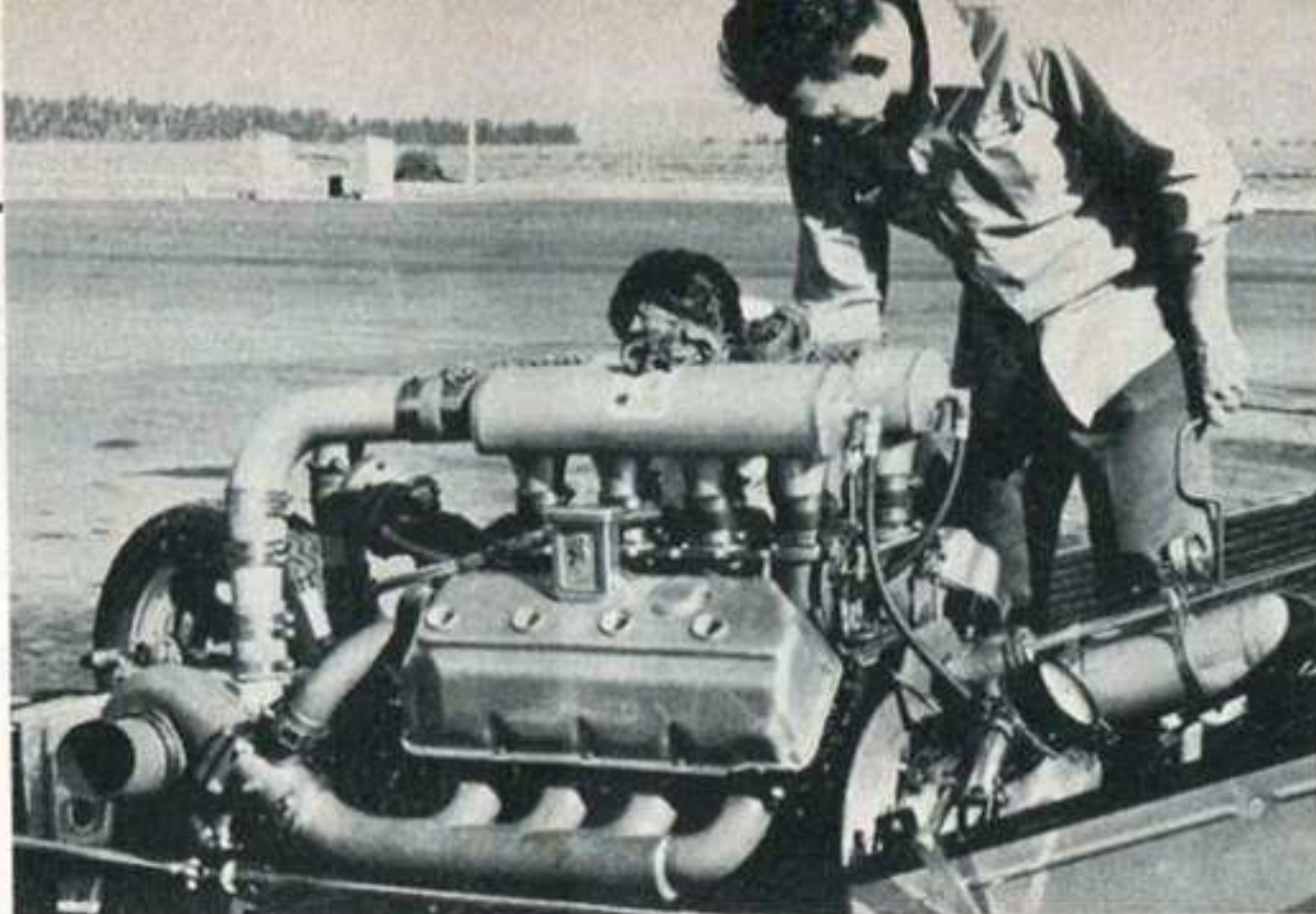
Anche se iniziarono tardi, nel 1918, gli Stati Uniti sperimentarono per oltre trent'anni, prima di diventare il paese leader in questo campo. La storia del compressore è la storia di un solo uomo, il dott. Sanford Moss, nato esattamente un secolo fa, il quale scelse le «turbine a gas» quale argomento per la sua tesi di laurea. Lavorava presso i laboratori della General Electric e grazie alla sua energia il compressore diventò una realtà pratica e sicura all'inizio della seconda guerra mondiale.

Venne usato per i motori d'aviazione che equipaggiavano i bombardieri e i caccia americani. Dopo la guerra, il compressore entrò nell'aviazione commerciale, e viene ancora utilizzato per molti motori leggeri aeronautici a pistoni. Riandando alla storia passata, sappiamo che — per quanto riguarda l'uso su un veicolo sportivo — fu montato per la prima volta nel 1955 su un dragster, ma non ebbe alcun successo. La prima applicazione soddisfacente, su una vettura per passeggeri, si ebbe attorno al 1961.

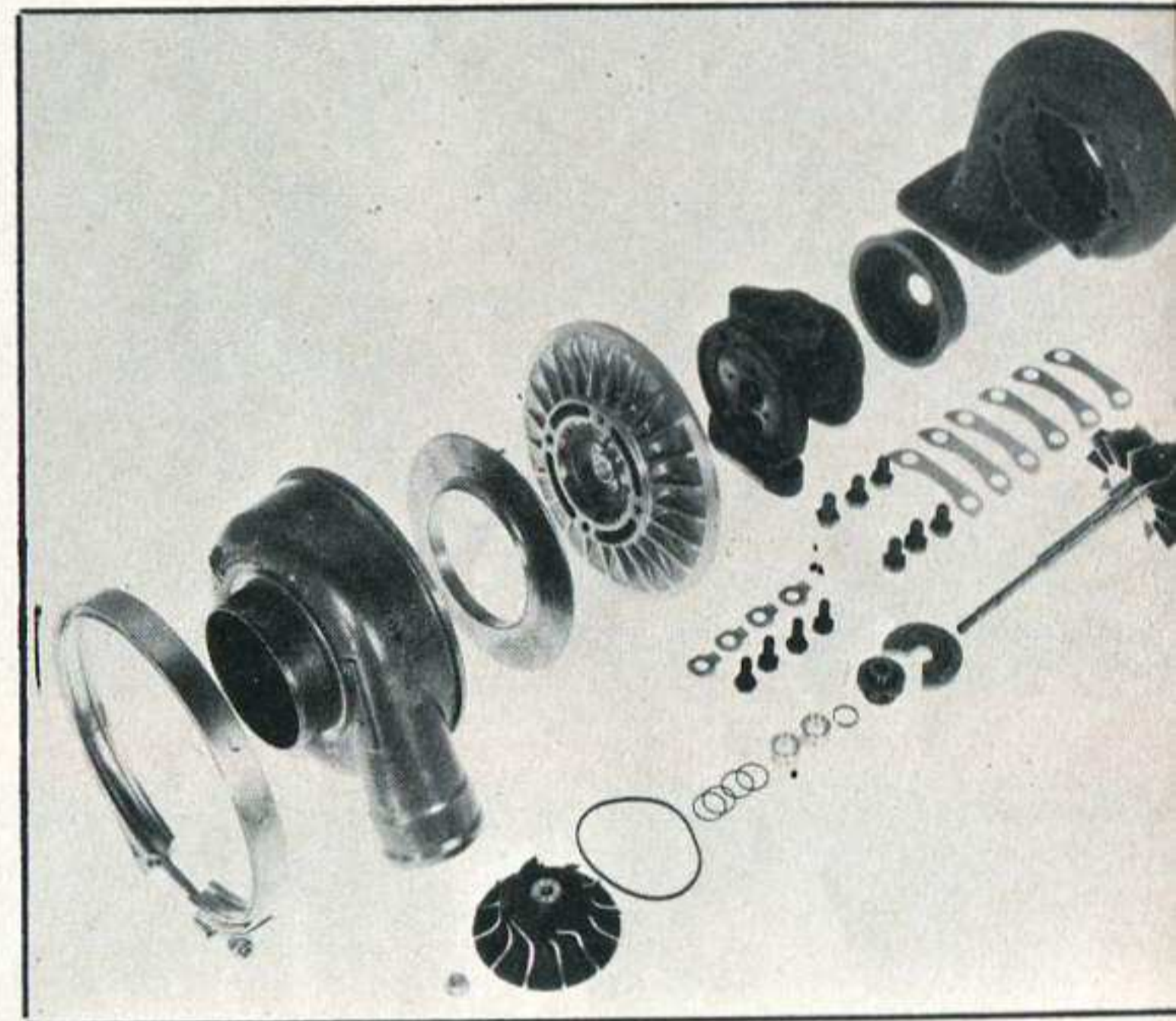
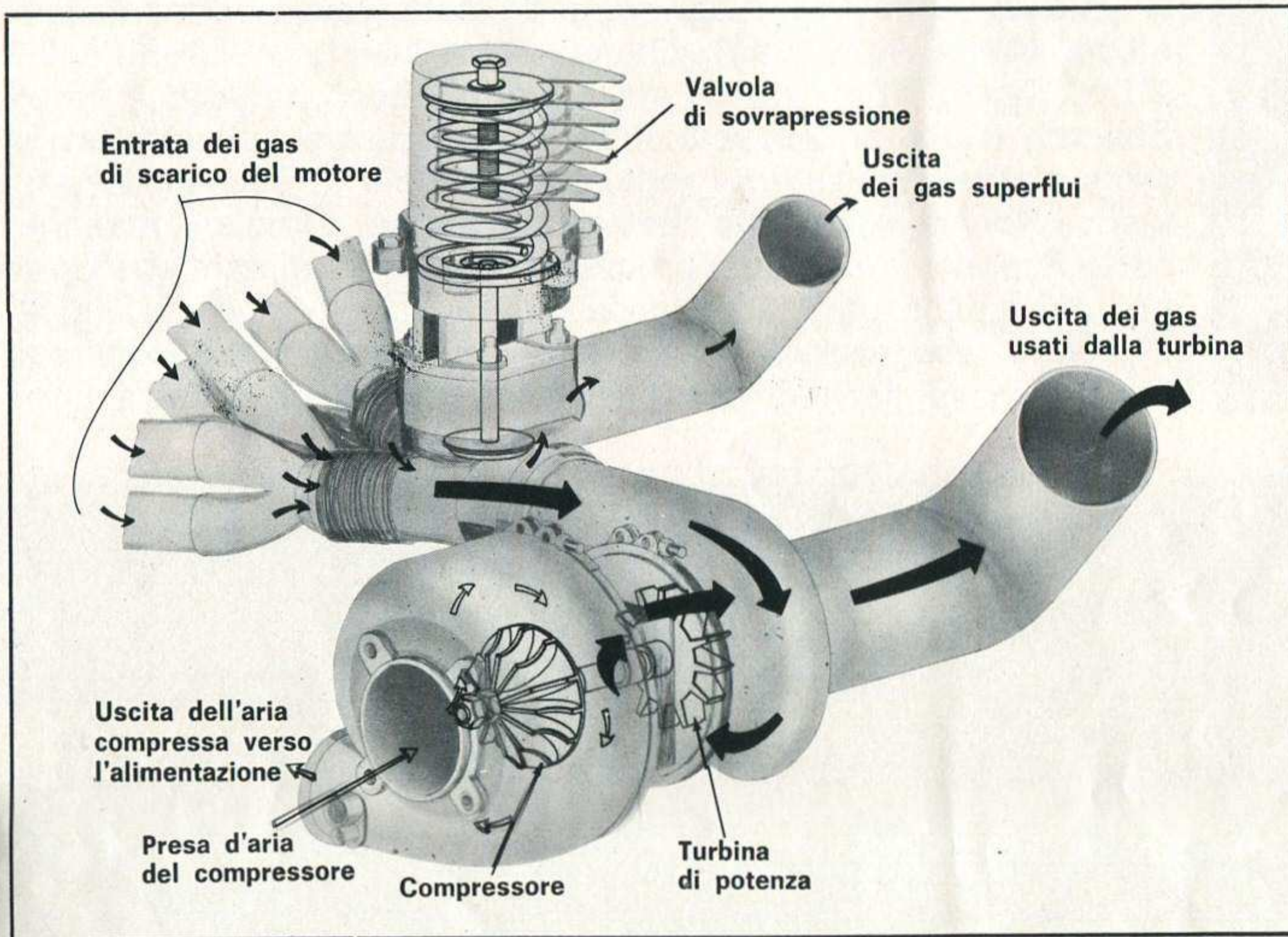
Mentre il compressore oggi non è più una novità a Bonneville, alle corse per dune-buggies in Messico, sulle moto Harley-Davidson e nelle corse per dragsters, è invece un vero problema nelle



CHE cos'è  
COME funziona  
e COME va  
«guidato»



Questo 6,5 litri Chrysler sviluppa normalmente, in edizione aspirata, un massimo di 450 CV, ma con i due turbocompressori Aireseach applicati vede incrementare la sua potenza fino a 1050 CV a 7000 giri, alimentato da un sistema di iniezione Hilborn a flusso continuo. Questo dragster raggiunge i 320 kmh in soli 7"47 secondi



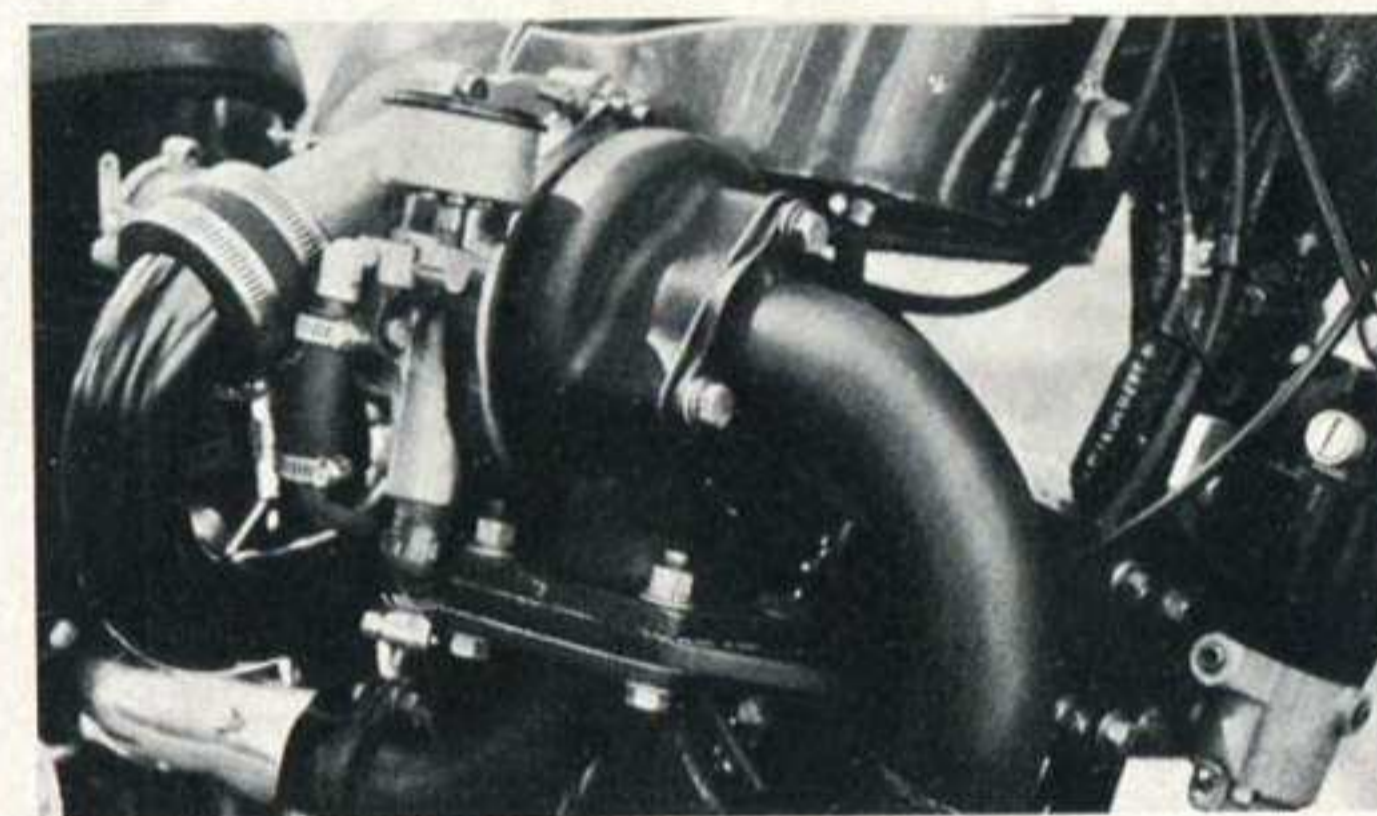
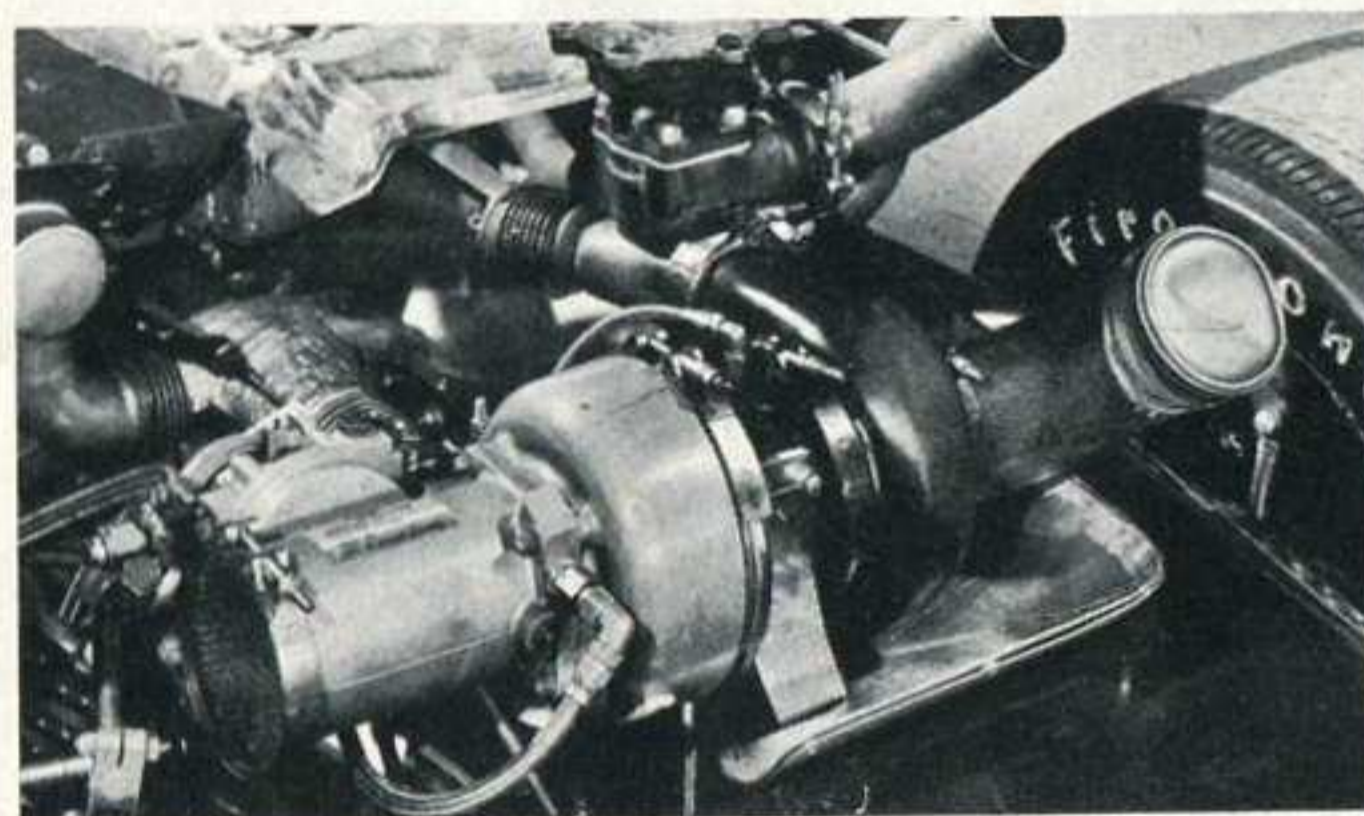
Sopra: un turbocompressore Aireseach, scomposto nei suoi elementi, rivela una estrema semplicità. La Aireseach è una ditta di Los Angeles che produce compressori soprattutto per motori diesel. Sotto, una Harley-Davidson Sportster equipaggiata con un turbocompressore Rajay che ne ha incrementato in maniera fantastica le prestazioni, ed i consumi, naturalmente

A sinistra, questa Toyota sperimentale adotta ben due turbocompressori Aireseach.

Sopra, schematizzato un turbocompressore, con indicate le principali componenti.

A destra, vedete lo stesso turbocompressore nella realtà. Questo è del tipo Schwitzer montato

su un V8 Ford per Indianapolis



auto da corsa di tipo europeo. In Germania si è sviluppata la 917 Porsche con compressore, una Ford analoga è in prova negli Stati Uniti e così pure una Chevrolet per la scuderia McLaren, in Inghilterra.

Si è saputo, per esempio, che il compressore della Porsche non smette di «pompare» quando il pilota solleva il piede dalla frizione, quindi c'è un ritardo nell'accelerazione e nel frenaggio. A Indy non sarebbe un guaio troppo grosso ma è moto seccante su un circuito stradale. Anche se una punta massima di HP per un Chevrolet-Reynolds di nove litri, in alluminio, potrebbe superare i 1000 (arrivando quasi a 1300) il problema di sviluppare una «combinazione abbordabile» di consumo e coppia supera quelli riguardando la cilindrata o il peso del motore.

I piloti si servono molto dell'acceleratore e prevedono una certa quantità di coppia con una data posizione dell'acceleratore. Potrebbe capitare che il conduttore mantenga tale posizione e d'un tratto i giri salgono, con conseguente fortissimo aumento di coppia; a questo punto la vettura sfuggirebbe al conduttore, le ruote si metterebbero a girare a vuoto e la vettura finirebbe fuori strada. Quindi, la chiave del problema, secondo noi, consiste nel trovare una erogazione di potenza modulabile, ma occorreranno molte gare per soddisfare i piloti che usano il com-

pressore in una competizione «guidata». Del resto circa sei anni fa incontrammo molti problemi quando cercammo di abbinare un compressore a un Offy e a un Ford, per correre a Indy.

D'altro canto è inutile osservare che correre a Indy, o su un circuito stradale, sono due cose diverse. In questo caso parliamo del fatto di evitare che ci sia uno scompenso fra la cilindrata del compressore e le dimensioni del motore. A Indianapolis le vetture hanno soprattutto bisogno di accelerazione, uscendo da una curva a velocità media. La curva successiva può essere vicina soltanto 2-4 secondi e il passaggio deve essere effettuato su un tratto molto corto. Una vettura da strada s'imbatte in certe condizioni, simili a quelle in cui s'imbatte una vettura Indy, però deve anche superare curve più strette ove la coppia massima è necessaria a bassa velocità del motore. Come sappiamo, il compressore non è collegato meccanicamente al motore, ma la sua velocità e pressione di alimentazione sono una funzione del carico del motore. Se un motore funziona a basso carico, ad alta velocità, può darsi che non arrivino abbastanza gas di scarico alla turbina, per fare ruotare il compressore a velocità sufficiente per sovralimentare. Quando si apre improvvisamente la farfalla, non ci sarà pressione e quindi mancherà l'aumento di coppia sul motore naturalmente aspirato.

Appena la farfalla si apre, c'è un improvviso aumento nel volume dei gas di scarico e il compressore accelera rapidamente. Il tempo totale richiesto per raggiungere la velocità massima dipende dall'efficienza del compressore e dal momento d'inerzia del gruppo rotante. Quindi, per avere una buona accelerazione del rotore, è essenziale che il momento d'inerzia sia il minimo possibile. Per questo motivo è spesso preferibile usare due piccoli compressori, anziché una grande.

Uno dei maggiori problemi con una vettura con compressore consiste nel fatto che, a volte, la macchina compie una curva con la farfalla chiusa e la turbina gira a un numero basso di giri-minuto. Allora si aprirà la farfalla e il motore richiederà subito una grande quantità d'aria. Immediatamente il compressore accelererà, ma non raggiungerà il motore, finché non si saranno ottenute condizioni stabili e questo può non verificarsi se il tempo è molto breve.

Una cosa è però certa. Se il compressore avrà successo nella Can-Am, come ormai è acclarato, verrà introdotto anche nell'Interserie (pur con la preoccupazione dei piloti) e, a suo tempo, nella F. 1. In questo caso, però, occorreranno non soltanto buoni piloti, ma buoni piloti-tecnici, per capire tutti i particolari del compressore.

Charles G. Proche



# GALLI e la LOLA T 290

**T**utti ricordano le splendide prestazioni di Arturo Merzario nelle due ultime edizioni di quella magnifica avventura che era il circuito del Mugello. Arturo vinse nel 1969 e fece il bis nel '70, sempre al volante dell'Abarth 2 litri, e soprattutto la sua seconda vittoria — in quella che doveva essere l'ultima edizione della corsa — fu splendida, ottenuta di un soffio proprio all'ultimo giro.

Proprio in quell'occasione, comunque, non fu né Merzario né il suo principale avversario — Leo Kinnunen, anche lui con l'Abarth — ad ottenere il giro più veloce. Fui io, con un 29'36"8 alla media di 134,128 kmh che resta tuttora (per forza!...) il tempo più basso mai

sono risalito al volante di una Lola 2 litri, una T 290 della Lola Inter, iscritta dalla scuderia Nettuno. Mi sono sentito subito a mio agio sulla « piccola » 290, e non ho avuto difficoltà ad immaginare il perché delle strepitose prestazioni della sua « sorella maggiore », la 280 di tre litri, che ha le stesse dimensioni.

Rispetto alla 210, la nuova è se possibile ancora più « facile » e « leggera » da guidare, una impressione dovuta al perfetto centraggio dei pesi (con i radiatori laterali a posti molto in basso), ad un telaio rigidissimo ed a sospensioni ormai al vertice del loro perfezionamento.

Parimenti, la Lola T 290 dà un senso di robustezza confortante, con gli elementi princi-

palmente trova nel suo stesso disegno le qualità deportanti necessarie. Sembra perfino di andare piano in rettilineo, data l'assoluta mancanza di problemi posti dalla 290 in velocità...!

I comandi sono tutti molto precisi e sensibili: solo il leveraggio del cambio (il solito Hewland) non mi è parso perfetto, ma ritengo fosse una questione di messa a punto facilmente ovviabile. Ottima la frenata, che utilizza pinze Girling e dischi autoventilati, ma sufficiente solo per la 2 litri. Ritengo che con il motore 3 litri lo stesso impianto avrebbe qualche problema, ma è chiaro che esso risulta potenziato nella T 280.

Devo comunque muovere un appunto alla 290, appunto che va riferito strettamente all'e-



## La facilità del giocattolo

impiegato per coprire i 70 km circa dell'anello toscano.

Diciamo pure che conoscevo bene il tracciato e mi trovavo molto a mio agio in quelle strade, ma devo ammettere che gran parte del merito di quella prestazione va ad una vettura veramente eccezionale, cioè la Lola T 210.

Eric Broadley aveva appena lanciato la sua minuscola SP due litri, e quella che ebbi io al Mugello '70 era di proprietà di Alain de Cadenet. Una vettura che trovai eccellente soprattutto per averla portata al limite su quelle strade del Mugello che non erano certamente le più adatte alle sue qualità, tipicamente « pistaiole ».

Dopo la versione 212, che è praticamente un semplice « aggiornamento » della 210, Broadley quest'anno ha presentato una nuova 2 litri, in un modello unificato con la 3 litri, entrambe basate su concetti di semplicità aerodinamica e di compattezza di dimensioni che ben presto anno fatto scuola.

E' stato pertanto con grande curiosità che ad Imola, per la 500 Km del 17 settembre,

pali surdimensionati, e questo è facilmente spiegabile con la necessaria standardizzazione dei componenti utilizzati sia per la due litri come per la 3000, componenti che sono ovviamente « pensati » in funzione della vettura più potente e sollecitata, e che quindi risultano persino abbondanti per la 2000.

Non ostante la nuova chicane, Imola è rimasto un tracciato molto veloce, e la parte in discesa verso la curva Rivazza è un « test » di stabilità come pochi altri. E' lì che ho apprezzato l'equilibrio della 290, quando si percorre in appoggio sulle ruote sinistre il curvone in discesa verso la Rivazza, e quando si inizia a rallentare ancora leggermente sbandati: nessuna reazione improvvisa neppure iniziando la frenata con la vettura non perfettamente diritta, e nessun problema per il cambio di traiettoria necessario per l'impostazione della curva Rivazza, che è a sinistra.

Nella parte veloce, ho apprezzato molto anche il perfetto aerodinamismo della 290, che pur non utilizzando appendici aerodinamiche esterne risulta controllatissima anche alla massima velocità, segno che la forma della sua

semplare che avevo a disposizione e non coinvolge le qualità generali della vettura. La mia gialla Lola infatti montava ammortizzatori Bilstein, costruiti in Germania su licenza De Carbon. Sono ammortizzatori ottimi, adottati anche dalla Porsche, ma nel mio caso erano un poco « scarichi », ed infatti tendevano a perdere in efficienza a mano a mano che giravo e si scaldavano, ammorbidendo il loro effetto progressivamente.

Il risultato era che l'assetto della mia Lola, dopo circa una quindicina di giri, passava gradualmente da un effetto sovrasterzante (più adatto alle curve lente) ad un effetto sotto-sterzante, con una accentuazione del rollo. Niente di tragico, anche perché il passaggio era graduale e mi dava il tempo di « sentirlo » in anticipo e di adeguarmi. In definitiva, è stato un vero piacere per me tornare al volante di una 2 litri Lola, una vettura — la 290 — estremamente moderna e divertente da guidare anche con una potenza a disposizione (avevo un normale Cosworth 1780 cc) non certo paragonabile a quella della Alfa 3 litri o della Tecno Formula 1.

Nanni Galli



Se un veicolo  
si muove  
ha i suoi buoni  
motivi:  
QUALI?

# αρχιμεδε in monoposto

**P**rima o poi, se frequentate uno di quei bar che ci fanno tanto feroci nel discutere gli argomenti dell'attualità, sarà di certo venuto il turno dell'automobile, da corsa o da passeggio. Ricordate il putiferio? In molti casi di questo genere... si salva solo l'Aretino Pietro, grazie alla sua nota perizia nell'uso delle mani.

In fondo, è abbastanza comune pescare, nelle argomentazioni di chi la sa anche molto lunga, il vetusto concetto: «**Teoricamente, questo rappresenta un enorme vantaggio, ecc. ecc.**».

Ed è ancor meno raro il caso di riascoltare, appena presa la paga, l'abbacchiato luminare che dice per esempio: «**Occom' è!? Un riesco a intendere perché un funziona. Teorihamente è dovrebbe essere la più grande invenzione dopo i' mallegato...**».

Allegri dunque, o comuni mortali! Se non lo sanno loro, che cos'è esattamente a far turbinare il curribile che hanno inventato, tanto più potremo noi permetterci di rimanere in disparte senza infamia quando al tavolo vicino si decide se — e perché — esista al mondo maggior grandezza dell'industria automobilistica italiana.

(E se a rappresentarci nel mondo valga essa meglio, o gli undici in mutande.)

Il fatto è che ai dinamici strappazzi cui soggiace un qualsiasi grave in sincopato movimento, non sfugge veicolo veruno, nemmeno e soprattutto se automobile.

Si dà il caso che in tre brevi leggi buttate là, attorno al 1700, da Sir Isa-ac Newton siano rimpiazzati tanti di quei cavilli giuridici di progettare una macchina da corsa pollicando il bottone di un programmatissimo computer.

Ci sono diverse maniere di indagare sul moto e sulle evoluzioni di un veicolo terrestre vagabondo; possiamo per esempio considerarne velocità ed accelerazione, sorvolando sulle cause, ossia le forze, che producono il moto stesso.

Indubbiamente una semplificazione, ma dimostreremmo una certa affinità cerebrale col responsabile della turba di armati noto per aver risolto il problema dell'«ordine» al Gran Premio impedendo il lavoro ai giornalisti accreditati.

Evitando con cura tale trabocchetto, nel quale ricadrà comunque il Nostro, poiché di Italoico Gran Premio si tratta, osserveremo

mo che i corpi fisici hanno una massa e se la tengono per imperscrutabile editto del destino.

## Prima legge

Per cui, alla barba dei nostri sforzi, ci ritroviamo sempre alle prese con una tetragona opposizione laddove si voglia, magari di nascosto, modificare di un ciccinino le barbose condizioni di un moto uniforme.

Da qui la necessità di introdurre la forza giusta al momento giusto, per poter governare un'auto che sa di vernice, di donne, di velocità.

Ma invece di star qui a borbottare fra noi, perché non diamo un'occhiata insieme a quello che ci ha lasciato scritto Isacco buonanima? Poi, magari, ci facciamo pure il commento. Pronti? Via!

**Un corpo persevera nel suo stato di quiete o di moto uniforme rettilineo fino a quando l'applicazione di una forza esterna provoca una variazione.**

Delusi? Ve lo dicevamo, che l'apparenza di questi concetti è quanto mai innocua; tanto da far sospettare inizialmente che il Gran-

de Vecchio avesse una certa qual voglia di prendere in giro la gente.

Comunque, osserviamo che in ossequio a questa legge un pigro veicolo fermo su un tratto di strada orizzontale starà lì, zitto e buono, anche se il freno di stazionamento è rotto o non applicato. Per contro, se sorprendiamo il veicolo in movimento, potremo sempre osservare che il moto è rettilineo, anche se uniforme non è (a causa dell'attrito guastafeste). Se poi la cosa non ci scompiffera, possiamo sempre (uh, la mia schiena...) riportare il tutto nelle primitive condizioni di quiete esercitando un congruo sforzo muscolare.

## Seconda legge

**Il coefficiente di variazione del moto (accelerazione) di un corpo è sempre proporzionale alla forza che causa la variante stessa, che avverrà in verso e direzione concorrenti a quelli della forza.**

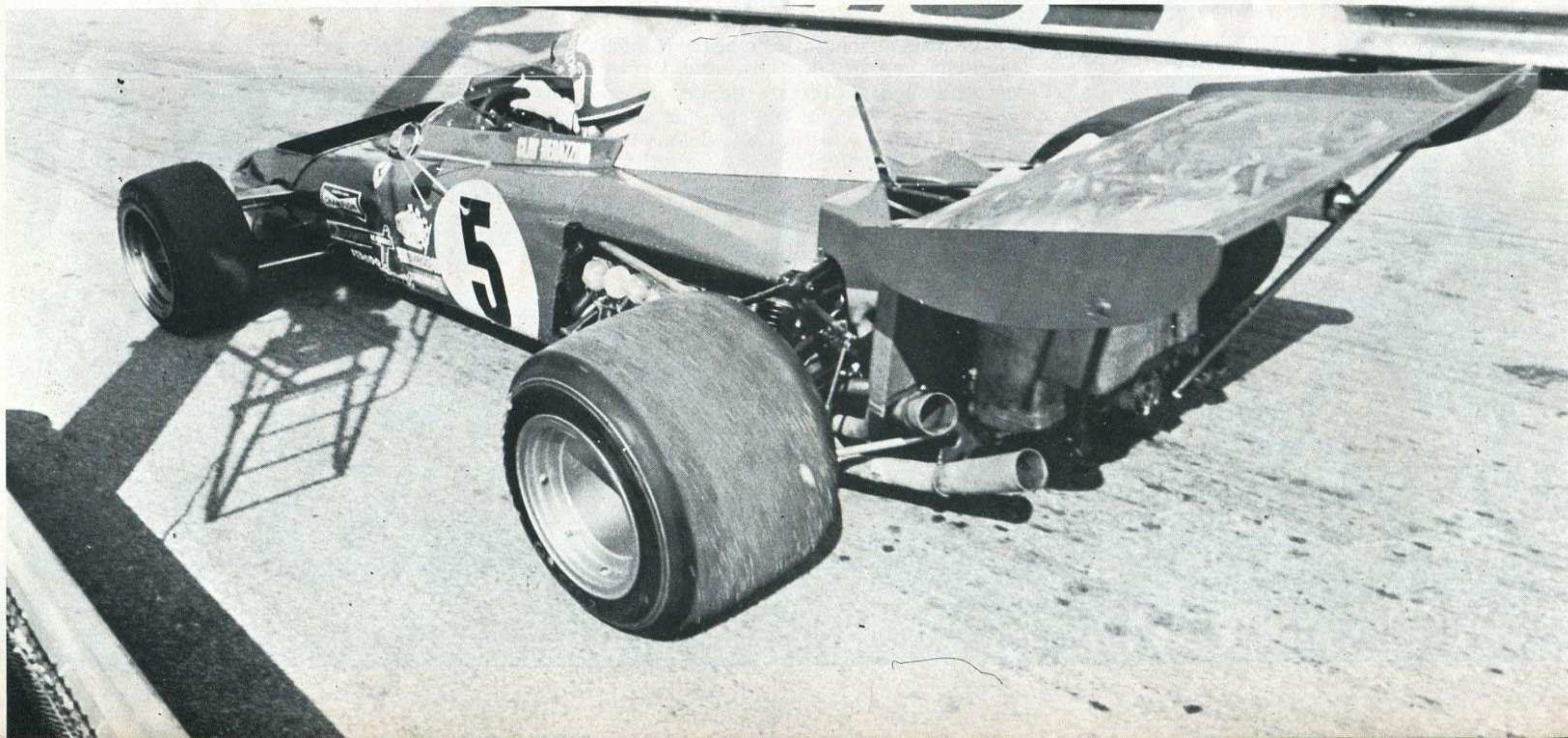
In termini spiccioli, la forza è proporzionale all'accelerazione. Se premiamo sul pedale destro di un autoveicolo, ecco che una maggior forza viene ad agire sul vei-

colo stesso, che vedremo di lì a poco procedere con maggior foga. Se, viceversa, pestiamo il freno la forza applicata sarà di verso contrario e la accelerazione negativa (o decelerazione) farà sì che l'andatura mestamente si riduca. Per completare la gamma delle possibilità, diamo una rintorcinata al volante di guida e vediamo che, per effetto della forza trasversale così applicata, il veicolo cambierà la sua direzione di moto ed avremo un caso bello di accelerazione angolare.

Che, apriamo una parentesi? Vabbè, apriamola, anche se poi mi direte che questo lo sa anche il gatto: si può avere una accelerazione, appunto angolare, pur lasciando immobile l'ago dell'indicatore di velocità.

Infatti, se percorriamo una curva a velocità costante, noi modifichiamo, come no, una delle caratteristiche della velocità stessa, intesa come grandezza vettoriale; ogni modifica della velocità che interessi una o più delle sue caratteristiche (intensità direzione e verso) rappresenta vivaddio una accelerazione; positiva o negativa, ja...?

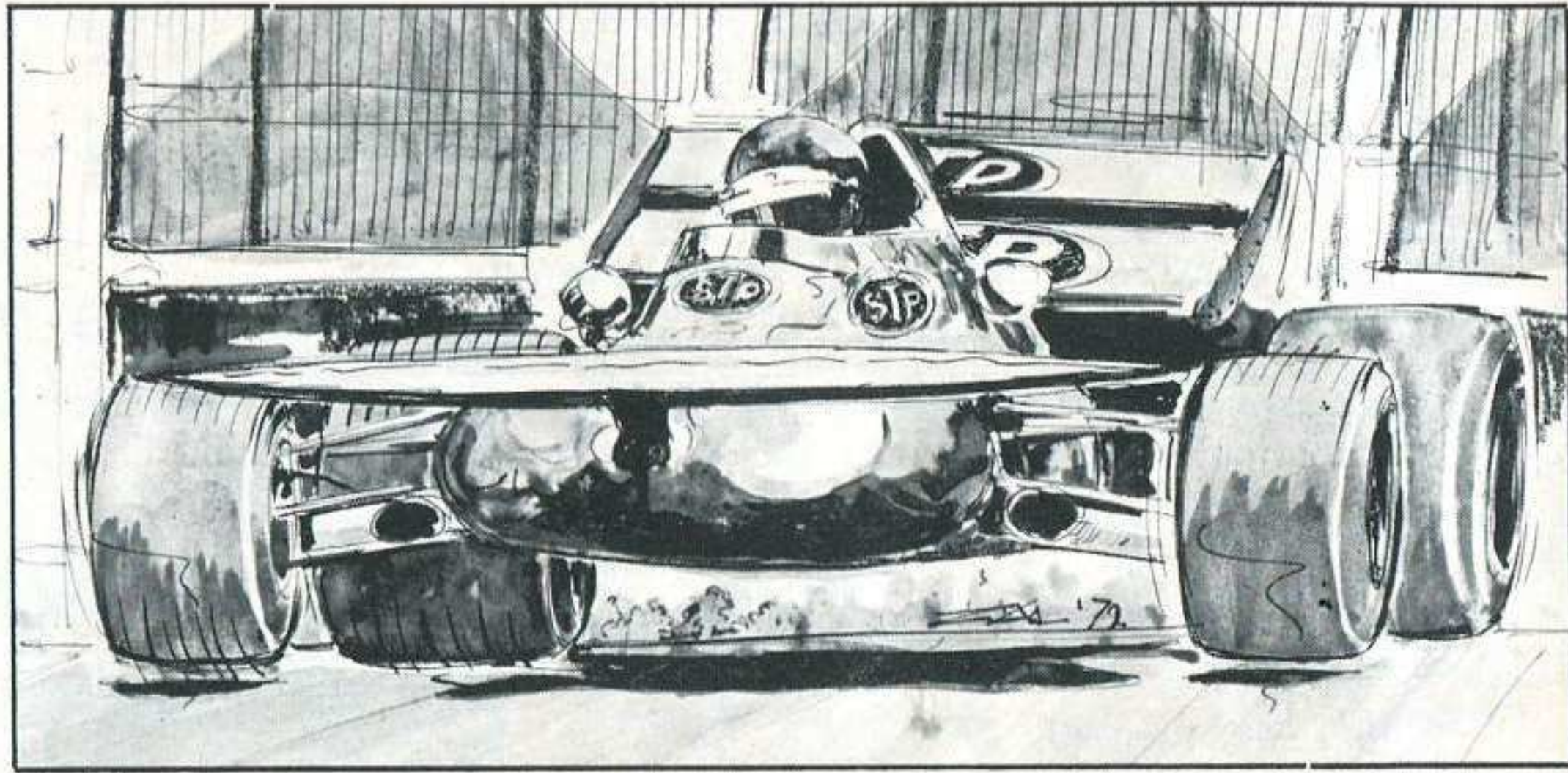
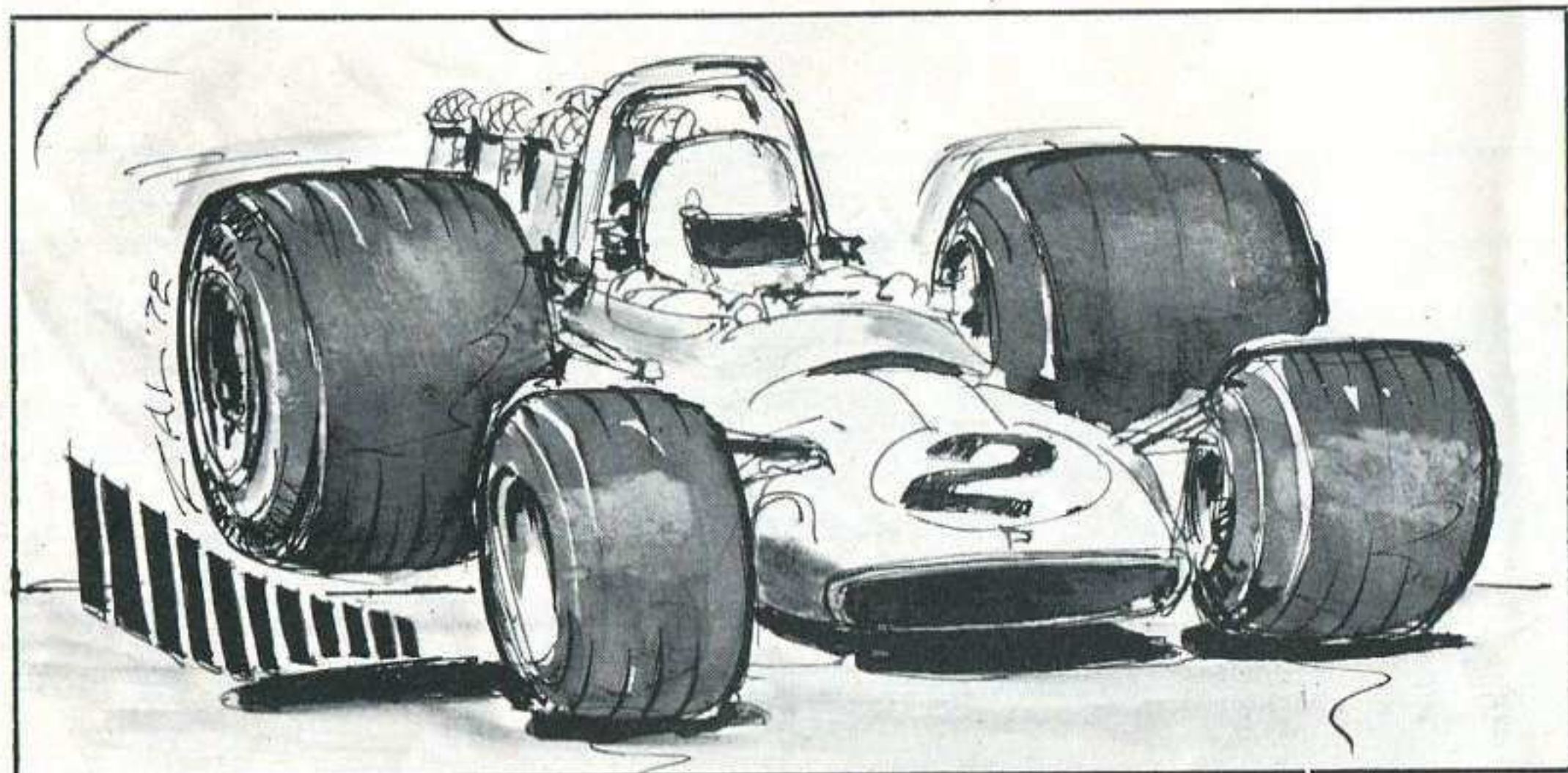
Orsù procediamo e passiamo alla





Il momento dell'accelerazione, in cui sono colte in flagrante le due rosse di casa nostra (foto sotto), non è solo l'attimo romantico del fumo e della puzza (di gomma bruciata, ben s'intende). E' anche un momento nel quale sarebbe estremamente interessante disporre di un apparecchio fotografico in grado di visualizzare, magari colorati, gli innumeri vettori abbarbicati ciascuno nel suo punto di applicazione e manovrati dal piede che tutto governa, almeno nelle intenzioni. Visto che l'ottica non ci aiuta in questo senso, vi allentiamo una chiacchierata

esplorativa tendente allo scopo di iniziare a capire qual nesso vi sia tra una forza motrice ruzzolante attorno a un asse e le indicazioni fornite dal cronometro. Eravamo tentati di aggiungere un problema non risolto, proponendo alla Direzione di sorteggiare un premio fra tutti i risolutori, ma preferiamo attendere i Vostri commenti a riprova dell'indice di ribrezzo che l'iniziativa potrà incontrare. Come al solito, quindi, tutto dipende da Voi. A risentirci quindi (forse) in chiave di meccanica



### Terza legge

Ad ogni azione corrisponde una reazione uguale e contraria.

Questo vale a dire, per esempio, che essendo la forza-peso del veicolo sopportata dalle ruote, la reazione totale esercitata dal manto stradale e diretta per in su nei punti di contatto delle ruote al suolo è uguale al peso del veicolo stesso. Trascurando l'attrito e la resistenza opposta dall'aria all'avanzamento, la forza motrice applicata al veicolo per provocarne lo spostamento in piano, incontrerà una reazione uguale e contraria. Questa forza reazionaria non è voluta dai padroni, si chiama inerzia e il suo valore dipende solo dalla massa del veicolo.

E così abbiamo chiuso il cerchio, ritrovando pari pari quella riluttanza a variare lo statu quo, che ci risultava già dalla prima legge.

Prima di fare qualche esempio tiriamo certe somme, osservando che da quanto già visto possiamo concludere che l'accelerazione dipende dalla massa del veicolo e dalla forza ad esso applicata secondo una relazione lineare: forza = massa × accelerazione.

Esistono dalle nostre parti due sistemi dimensionali che permettono di dare una valutazione scalare alle grandezze che stiamo esaminando. Uno è il Sistema c.g.s., per il quale l'espressione appena scritta diviene:

$$1 \text{ dyne} = 1 \text{ gr.} \times \text{cm./secondo}^2.$$

State boni, che le definizioni sono finite: ci serviranno per fare due conti dopo. Ora ci basta distinguere fra impulso ed energia, il che è un'altra cosa che sembra facile.

A questo proposito, scrive Paolo Karlson nella sua opera pubblicata da Hoepli:

«Ha durato parecchio finché abbiamo imparato a tenere distinti l'impulso e l'energia; Newton e Leibnitz che si dice abbiano avuto entrambi qualche sentore di cose di fisica, hanno discusso per degli anni intorno al significato di queste due grandezze; e in fondo, durante tutto questo tempo, non hanno fatto altro che non rendersi a vicenda.»

Noi la faremo breve e diremo che il prodotto di una forza per la durata della sua azione (Forza × Tempo) prende il nome di impulso della forza e può indicarsi con un vettore uguale alla quan-

tità di moto che è capace di comunicare.

In altre parole, la quantità di moto che la nostra Gran Turismo possiede, la possiamo calcolare con le già viste unità di massa, moltiplicandole sadicamente per la velocità. Effe per Ti, uguale Emme per Vu, sembra un proverbio! Lasciamo perdere i consumi di benzina e supponiamo che la massa del veicolo sia costante: la quantità di moto risulterà proporzionale alla variazione di velocità che si chiama, come dianzi dicemmo, accelerazione:

$$F = ma,$$

chi ha detto che non siamo coerenti?

E' lo stesso risultato di mezz'ora fa, ma non ci dite che, allora, potevamo risparmiarvi il pistolotto. Siamo ora in possesso di argomenti estremamente erogeni, che ci consentono conteggi lussuriosi. Ad esempio:

Un curribile accelera senza « buchi » di carburazione e passa dall'immobilità a 100 km/h in 3 secondi. Il suo peso è di 900 kg. Invece di dire «Ma va...» o «Però...», si calcoli l'accelerazione e la forza che produce l'accelerazione stessa.

### Soluzione

Velocità iniziale: 0 m/sec.

Vel. finale:

$$100 \times 1000$$

$$= \frac{100 \times 1000}{3600} =$$

$$= 27,8 \text{ m/sec.}$$

Tempo impiegato  $t = 3 \text{ sec.}$

Poiché ci sembra di aver già detto che la velocità finale risulta, com'è giusto, dal prodotto dell'accelerazione per il tempo, abbiamo l'occorrenza per smascherare Caino e le spine.

La relazione

$$V = a \times t$$

rivestita coi panni numerici che conosciamo, diviene:  $27,8 = a \times 3$ . Dal che, la druda accelerazione salta fuori nella sua opulenza, semplicemente dividendo  $27,8 : 3$ . Col regolo si ottiene 9,6 e cioè quasi un «G», che vale come sappiamo (?) 9,81 m/sec<sup>2</sup>.

Per spiacciare sì villanamente il vetturino sullo schienale del suo bucket seat, sappiamo noi e soprattutto sa il motore, che è necessaria una certa quel forza, che andremo subito a determinare.

Estraiamo dal cappello dei truc-

chi la opportuna sapienza, questa volta nella forma

$$F = m \times a,$$

di cui conosciamo « emme » e conosciamo « a »: oddio, come si fa?

Come, non è vero che conosciamo « emme »... Non vi disse la mamma che il catorcio pesa 900 chili? E non vi insegnarono all'asilo che un kg vale 9,81 newton? Ergo, i newton della massa considerata saranno  $900 \times 9,81$  e la nostra «F = m × a» diviene subito:

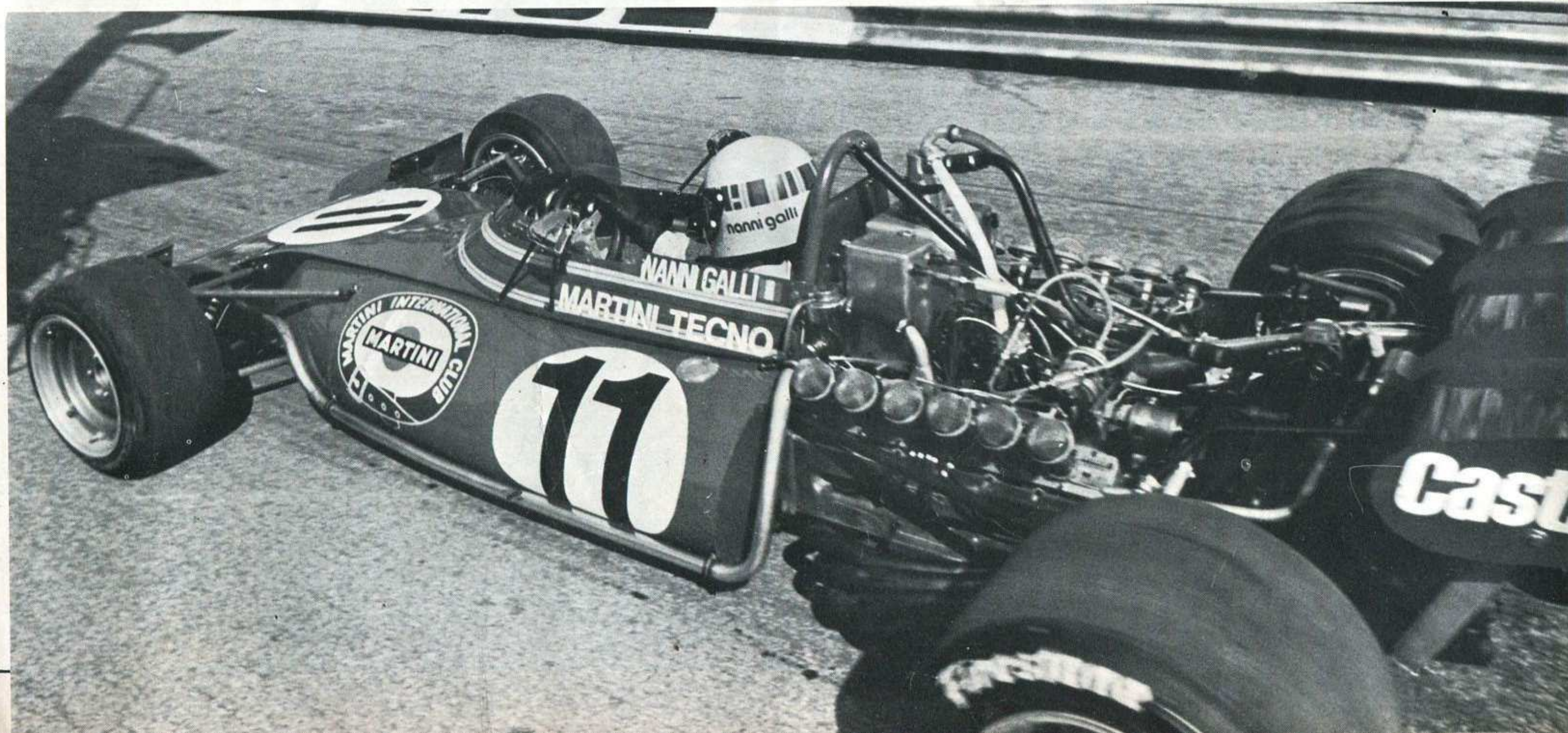
$$F = (900 \times 9,81) \times 9,6.$$

Fatti i conti, ci ritroviamo con 84600 newton nella schiena.

La spinta la preferite in chilogrammi? E perché non me l'avete detto subito, che evitavamo un passaggio doppio:  $84600 : 9,81$  ed ecque qua in ortolanici chili la furia scatenata di un boxer 3000 o qualcosa di altrettanto balistico. Sono 8630, ossia ottantasei quintali e mezzo (quasi da distribuirsi su qualche decimetro quadrato di schiena e... fondo schiena di colui che, a parole, tutti invidiamo) e « purtroppo » non ci abbiamo pensato prima.

P.S. Vista la svista, nelle ultime due righe?

g. o.





# Il PUNTO● su 3

## campionati da decidere

Proprio quando le altre specialità automobilistiche hanno già laureato i loro campioni, i rallies entrano nel pieno dell'attività.

Per i colori italiani

le cose si stanno mettendo piuttosto bene,

ma adesso guai a commettere errori:

ci potrebbe essere sempre

uno sconosciuto, come in Austria

la Porsche di Haberl (foto a fianco),

che può rischiare di mandare tutto a gambe all'aria

# Autunno caldo dei rallies

**R**allies 1972: una stagione, si può ormai dire, dominata dalle due marche italiane che «ufficialmente» approfondono il loro impegno in questo importante settore dell'automobilismo sportivo. Una stagione che doveva confermare, dinanzi agli occhi ancora increduli di molti, lo strepitoso successo italiano al Rally di Montecarlo. E la conferma è venuta proprio nel rally che doveva costituire la rivincita delle Alpine o riconfermare il regno delle Citroen. In Marocco, infatti, anche i più scettici dovevano riconoscere nella Lancia Fulvia la più valida protagonista del mondiale marche '72.

Il successo ottenuto in Marocco avrebbe avuto un peso determinante nel prosieguo del campionato mondiale marche, aprendo la strada alle successive affermazioni italiane. L'Alpine, infatti, che all'inizio della stagione partiva come gran favorita, a metà campionato si trovava con soli 4 punti, contro gli apparentemente irraggiungibili 52 della Lancia, ottenuti con le vittorie di Montecarlo e del Marocco e con il terzo posto al rally della Svezia.

I dirigenti della casa francese rinunciavano così al campionato marche, anche a causa della mancata omologazione del 1800.

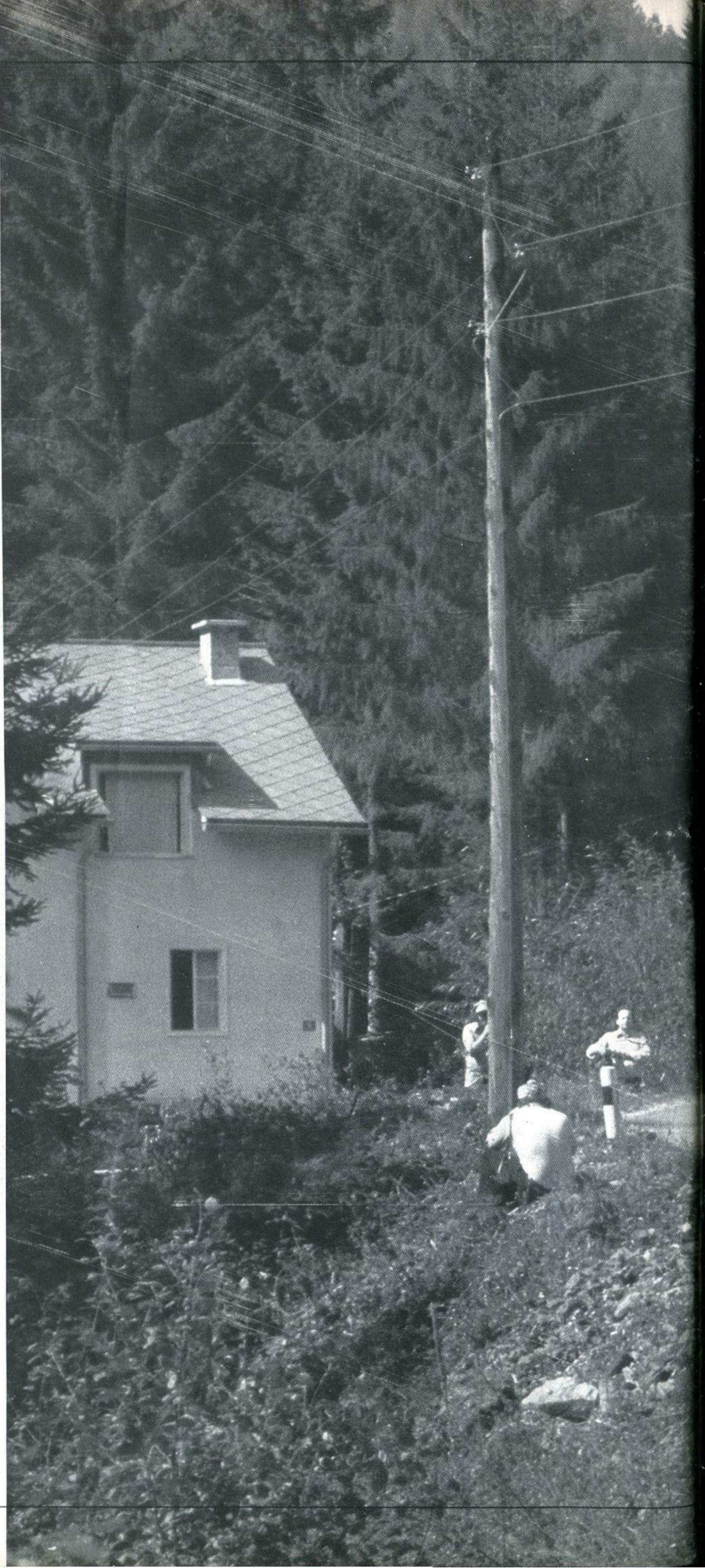
Lo stesso ragionamento facevano la Porsche, la Ford, la Saab e la Datsun che lasciavano partecipare le loro vetture al rally dell'Acropoli solo per il motivo che venivano «sponsorizzate» (molto lautamente) dalla casa di pneumatici americana Sears & Roebuck.

Purtroppo per loro queste coperture non risultavano all'altezza della situazione causando una serie di guai che portavano tutte le vetture equipaggiate con le Sears a ritirarsi o a terminare parecchio in basso nella classifica. Le prime quattro vetture giunte all'arrivo montavano, guarda caso, le italiane Pirelli e tre di esse (1., 2. e 4.) erano di marca italiana.

Proprio all'Acropoli la Fiat trovava, meritatamente, la sua prima grande affermazione in campo internazionale, sebbene propiziata da un malinteso scambio di tempi che le permettevano, nell'ultimo controllo, lo scavalco delle ormai rilassate Lancia. Il pasticcio lasciava alla fine tutti contenti: la Lancia per i 15 punti acquisiti e la Fiat per la prestigiosa

CONTINUA A PAGINA 76

Daniele Audetto





# L'autunno caldo dei rallies

CONTINUA DA PAGINA 74

vittoria. Il rally delle Alpi Austriache è storia di ieri: partecipazione ridotta alle sole Lancia e Fiat, con BMW e Saab da terzi incomodi, spariti però ben presto dalla lotta.

Dopo un terzo di gara la faccenda sembrava ormai risolta in una passeggiata con la Lancia 1. e 3. e la Fiat 2., senza più minaccia alcuna. Invece, colpo di scena, alla penultima prova speciale, a pochissimo dalla conclusione, due banali incidenti meccanici privavano la Lancia di un ennesimo trionfo, mentre la solita Fiat, giungeva al traguardo con la sola preoccupazione di tenere a debita distanza gli scatenatissimi « maggioloni » VW.

La situazione del campionato marche non è sostanzialmente cambiata, con la Lancia che grazie alle precedenti affermazioni è rimasta in alto con i suoi 67 punti, assorbendo

Ai rallies non rinuncia più nessuna casa. In particolare dopo la dichiarazione di fede a questa specialità della casa madre, anche la Polski Fiat (foto sotto) si sta impegnando con molta assiduità e ottimi risultati specie all'Est dove le sue macchine la fanno spesso da protagoniste

nel cospicuo vantaggio, nella favorevole tradizione che ha a S. Remo e in Inghilterra, sebbene, per precauzione, abbia iscritto due HF negli USA pronte a decollare verso il Michigan nel caso di un S. Remo disastroso (nemmeno una HF nelle prime quattro classificate!!).

Per la Lancia si prepara un vero autunno caldo con l'atteso debutto delle Stratos in Corsica, appena una settimana dopo S. Remo e in concomitanza con gli USA. Si spera che in futuro gli organizzatori di avvenimenti così importanti, non debbano accavallare nello spazio di soli 10 giorni le loro manifestazioni, che, oltre a creare disagio alle case automobilistiche, arrecano un notevole danno a loro stessi, diminuendo il numero di adesioni.

Nell'Europeo piloti il discor-

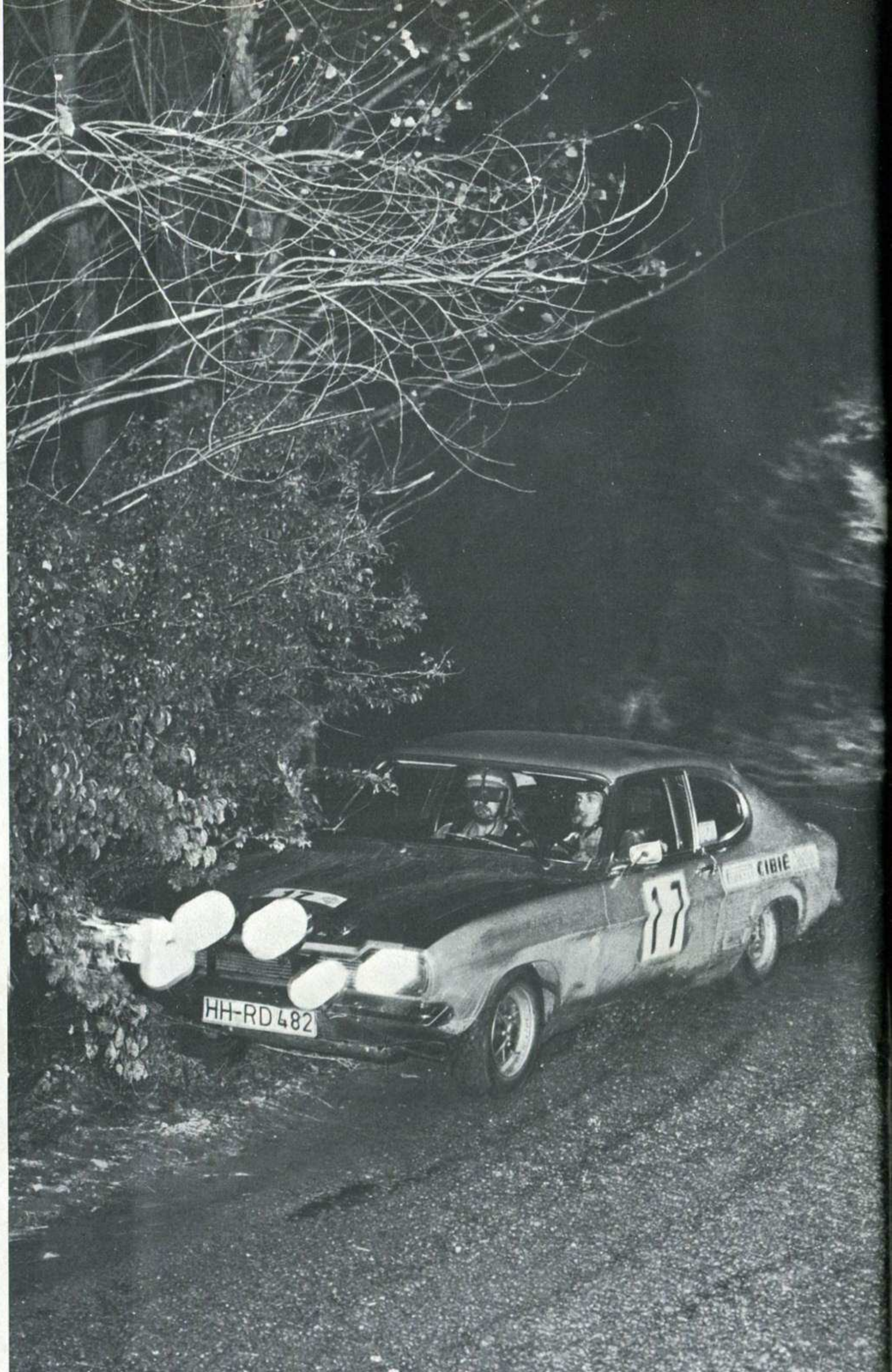
do il duro colpo dell'Alpenfahrt, mentre la Porsche si è leggermente avvicinata (53 punti) grazie al quinto posto dello sconosciuto Haberl.

Formidabile la rimonta della Fiat, nonostante il poco felice avvio (Montecarlo, Svezia, Safari), che ha scavalcato Ford, Saab e Datsun, portandosi in terza posizione a 43 punti.

Rimangono da disputare tre gare: S. Remo, USA e Inghilterra. La Porsche, nonostante i punti trovati in Austria, non pare intenzionata a riprendere la lotta, preoccupata piuttosto del debutto della 2700 in Corsica, mentre la Fiat può sperare in un'altra impresa al S. Remo e contare quasi sicuramente sui punti che le porteranno i canadesi delle 128 negli USA; più arduo sarà trovare punteggi alti in Inghilterra.

La Lancia confida, oltre che

so è stato riaperto dalla vittoria di Zasada nel « Monaco-Budapest » che ha raggiunto a quota 75 Pinto e Macaluso. La forte coppia italiana rimane comunque favorita almeno a giudicare dai risultati ottenuti e dal modo in cui sono stati ottenuti. Gli italiani poi partecipano a tutti i rallies possibili, e l'europèo piloti è zeppo di prove (ben 28 gare in una stagione!) e senz'altro dovrebbero raccattare altri punti in Jugoslavia, ai 1000 minuti, e, nel caso, al Tour de Belgique. Bisogna dire che Pinto-Macaluso hanno vinto alcune delle poche belle gare dell'europèo piloti, quali la Costa Brava, il Semperit e il rally di Polonia, alle quali hanno aggiunto un brillante secondo posto a S. Martino alle spalle di Munari-Mannucci, mentre Zasada è andato a cercare come è nelle sue abitudini





Tra i rallies di maggior interesse di questa stagione, uno è stato senz'altro l'Olimpia-Monaco (cui si riferiscono le immagini a destra, sotto e a sinistra) che ha richiamato al via oltre trecento equipaggi molti dei quali estremamente qualificati



All'Alpenfahrt la televisione seguiva tappa per tappa i protagonisti del Rally, e, ogni qualvolta che le era possibile, li intervistava. A sinistra è la volta del tedesco Russling, che ha corso mezzo rally con la sua Alpine tenuta assieme da una robusta corda, mentre poco distante, siamo all'assistenza di Semmering, si lavora febbrilmente attorno alla Fiat dei futuri vincitori (foto sopra)

Janger, (a fianco) ha offerto in Austria un'altra prova della sua abilità terminando secondo e facendo guadagnare alla VW i primi punti da quando c'è il campionato marche. Nella foto in alto a destra vediamo un gruppo di meccanici della Lancia, della Fiat e della Pirelli: in Austria infatti gli italiani hanno lavorato sempre in équipe, aiutandosi nel caso gli uni con gli altri



ni, le gare più strane e sconosciute.

E' assurdo che la CSI continui a mettere in calendario, vevoli per l'europa piloti, rallies a dozzine, senza tenere conto della validità della prova e delle capacità dell'organizzazione. Vi sembra giusto che il vincitore della prova di un Tour de Corse o di un 1000 Laghi prenda gli stessi punti di chi vince uno Zlatni Piasatzi o un D.D.R.?

Per terminare questa « carrellata » sui vari campionati non ci rimane che il Campionato Italiano. Appassionante come mai è stato, con ben quattro equipaggi in grado di aggiudicarselo, a soli due rallies dal termine: S. Remo e S. Marino. E' appunto in questi due santi che sperano Barbasio-Sodano e Trombotto-Enrico a quota 106,4 (4 risultati), Munari-Mannucci a quota 100

da ogni sorpresa. Ma i più seri pretendenti al titolo rimangono i campioni in carica Barbasio e Sodano e i regolarissimi Trombotto ed Enrico.

Direi che i primi sono favoriti per tre motivi: Barbasio è più veloce di Trombotto, la loro Fulvia è superiore come prestazioni ed infine a Barbasio è possibile migliorare il suo piazzamento nella corsa estera (ha infatti un 6. a Montecarlo mentre Trombotto può già contare su un quarto all'Acropoli).

Rimangono Paganelli-Russo; anche per loro è possibile migliorare il risultato all'estero (hanno un 2. in Mitropa Cup che vale solo 20,4 punti) e se S. Remo va tutto per il verso giusto possono senz'altro ottenere un ottimo punteggio.

E' appunto S. Remo la chia-



(3 risultati) e Paganelli-Russo con punti 95,2 (4 risultati).

Se Munari-Mannucci non fossero loro, gli avversari potrebbero essere un po' più tranquilli, ma conoscendoli, tutto lascia supporre che a S. Remo ingaggeranno un'ennesima epica battaglia con le berline blu dell'Alpine, che scenderanno nella tana del lupo con l'intento di vendicare le brucianti sconfitte subite a Montecarlo ed in Marocco. Ed in un rally così massacrante, quando si va alla morte dall'inizio alla fine è anche molto probabile non vederla... la fine. Ma non è escluso che a Munari e Mannucci il ragionamento per vincere il campionato italiano non prenda il sopravvento, e così, con due buoni piazzamenti, aggiunti alle tre vittorie di Montecarlo, Sicilia e S. Martino, arriverebbero a raccogliere punti sufficienti per mettersi al sicuro

ve di questo avvincente campionato italiano con l'alto coefficiente del campionato marche che raddoppia i punti acquisiti.

Ma in una gara così dura e così lunga può succedere veramente di tutto. Staremo a vedere; è però certa una cosa: che grazie alla grande e accesa rivalità sorta tra la Lancia e la Fiat, nel tentativo di raggiungere le vette dall'una o nel tentativo di mantenere la posizione acquisite dall'altra, si vedono i frutti di tutto questo duellare proprio quando si va all'estero contro le altre grandi case partecipanti ai rallies e si ottengono quei risultati di grande prestigio e risonanza pubblicitaria in campo internazionale che danno ampiamente ragione a coloro che hanno creduto, e, speriamo, continueranno a credere, nei rallies.

d. a.