

Quello
che non va
a MONZA

Il segreto degli scoppi anche nel «manico»?

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

Chi ha avuto i guai maggiori? Andretti, Rodriguez, Schetty, Elford, Schutz, Mitter. Nella differenza di stile e di modo di guidare tra i primi due e gli altri, a nostro avviso, sta la risposta. Siffert è andato fortissimo, è vero, ma determinando la vittoria, perché ha imposto a Andretti e Rodriguez un ritmo che forse poteva essere più dolce, ha anche determinato la scomparsa delle due macchine che mancavano alla sua casa, poiché anch'esse hanno dovuto marciare a limiti che forse potevano essere più blandi.

Perché noi crediamo che Amon non avrebbe avuto i guai degli altri? Perché la vittoria di Siffert lo dimostra, in quanto essendo entrambi piloti di gran classe e che con le macchine sono «dolci», entrambi avrebbero ottenuto il massimo risultato senza torturare i loro mezzi oltre le torture che la pista di Monza contempla per sua natura.

Probabilmente se a partire per primo fosse stato Amon e non Andretti, se cioè nella fase infuocata ci fosse stata la mano più dolce del Neozelandese, ecco forse adesso saremmo qui a raccontare delle disavventure della Porsche, perché è possibile che dopo il turno iniziale col confronto diretto Amon-Siffert potesse esserci quello Amon-Redman, e cioè che Redman fosse indotto a strafare per tenere il passo e quindi che i guai capitassero a lui. Invece una volta che Andretti è stato atardato e che Rodriguez pure, per Siffert c'è stato un periodo di calma, che gli ha permesso di viaggiare in scioltezza. Pur con tempi da primato in classifica, perché la classe restava.

Che Siffert sia al di sopra di tutti gli altri della Porsche nessuno adesso lo contesterà più nemmeno in casa nostra, poiché tutti ne hanno avuto la dimostrazione. E' un peccato che non si sia visto il confronto diretto tra i due migliori, cioè tra lui e Amon, perché ciò avrebbe dato anche un effettivo confronto tra le due macchine che avevamo indicate quali protagoniste della sfida monzese. Confronto che, se si fosse svolto in condizioni regolari, avrebbe dato un altro risultato, ne siamo pienamente convinti. Lo hanno visto tutti, infatti, che con le due Ferrari c'era soltanto il solito Siffert, mentre gli altri erano ben lontani, subito. Quindi che le macchine italiane erano più veloci globalmente.

E' andata così, ed è inutile recriminare. Adesso la Pors-

che può dire di avere in tasca il campionato mondiale 1969, perché non vediamo come possa non avere anche i nove punti della Targa Florio nella quale è da sola. E già in aprile per gli altri non resta che guardare all'anno prossimo!

Oltre alla Ferrari gli altri sono la Matra, la Alpine Renault... e basta, almeno qui a Monza, dove Alfa Romeo e Ford non c'erano. La Matra 630/650 di Servoz-Gavin e Guichet era subito dietro le maggiori finché è stata in gara, e nonostante che avesse dei seri fastidi alla alimentazione ha impressionato per le caratteristiche della vettura nel suo insieme. Mancante di pressione alla benzina per la rottura della pompa meccanica (ha camminato soltanto con la pompa elettrica), non rendeva in pieno e in più aveva irregolarità che debbono aver causato dei danni ai pistoni, così si è fermata. Però resta una gran bella macchina, da temere in futuro.

Le Alpine Renault sono state anche loro da ammirare, per chi sapeva le cose, perché con trecento cavalli contro i quattrocento e passa avrebbero potuto essere molto meno brillanti di quel che sono state fino a che non hanno avuto noie. Due hanno rotto il motore e la terza era quarta assoluta nel momento in cui, all'ultimo giro, Frank Gardner l'ha urtata facendola rovinosamente uscire di strada; dall'incidente Depailler è uscito ferito, ma in modo lieve. Tra non molto le Alpine avranno anche dei motori validi, con delle potenze almeno vicine a quelle degli altri. E se ne riparerà.

Adesso, dopo la Targa Florio, ci sarà la «1000 Km» di Spa con l'esordio delle Porsche 917 da 4500 cc. Forse questa di Monza che è stata la più bella delle gare dei prototipi 3000 dopo quella di Brands Hatch, sarà stata anche l'ultima. Ora comincia l'epoca dei mostri, grazie alla stupidità di certe decisioni della CSI!

f. l.

● Wisell ha venduto la sua Tecno F.3 a Egert Haglund, il quale spera che la vettura del Team Baltzar gli porti tante vittorie quante ne diede a Wisell lo scorso anno.

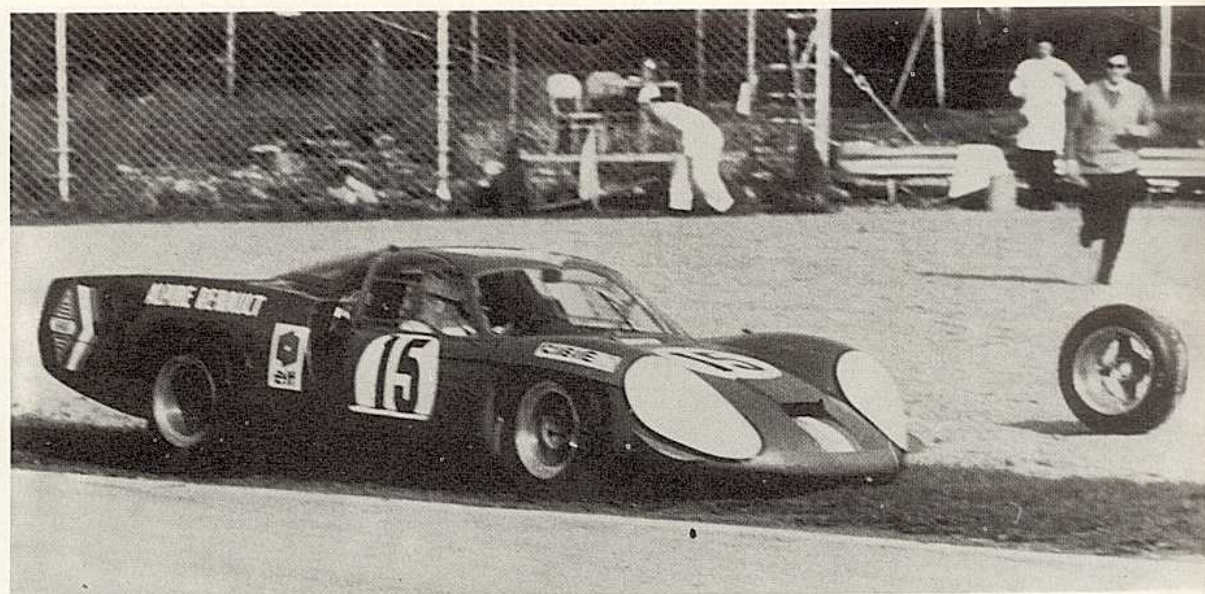
● Una nuova, ridottissima mini-utilitaria con un motore di 5 CV a quattro cilindri trasversali sta per venire alla luce alla RENAULT. La lunghezza della «ultra-mini» sarà di appena tre metri, la trazione anteriore. La Casa francese prevede il lancio della vettura per la fine dell'anno prossimo.

La pista è stata rifatta all'ultimo momento in taluni punti che avevano bisogno di rattoppi, come ad esempio le varianti sulla pista di alta velocità. Proprio questi rattoppi eseguiti poco prima della corsa (e quindi non ancora consolidati) hanno rischiato di compromettere la gara di taluni, poiché dal rattoppo si è staccato un brecciolino che aumentava con l'aumentare dei passaggi e che a un certo punto ha raggiunto notevoli proporzioni, tanto che qualcuno come Muller e Elford vi hanno compiuto sopra delle belle sbandate.

Le verifiche tecniche sono state effettuate con notevole attenzione ma in parecchi casi hanno raggiunto la pignoleria. Col risultato che le cose sono andate per le lunghe e che il giorno delle prime prove c'erano moltissime macchine in fila ad attendere parecchio tempo dopo che altre avevano cominciato a correre. Proprio non c'era mezzo di far un poco più presto? Pare che questa sia una prerogativa italiana, che indispone chi è abituato a cose più svelte.

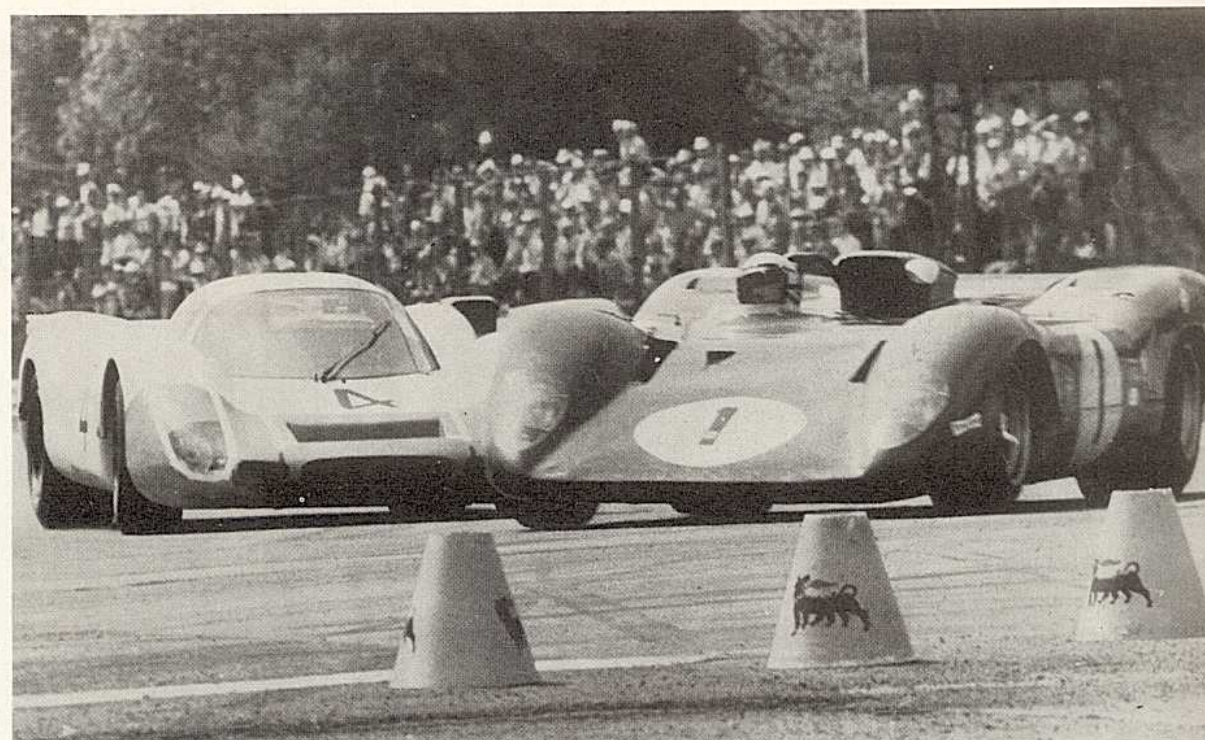
A proposito di verifiche, è sorta la ormai solita questione di massa,

stavolta con protagoniste le Porsche 911 che, secondo i nostri commissari tecnici, avevano dei collettori non conformi alla omologazione. Poi, dopo reiterate telefonate a Stoccarda, di qui a Parigi e di qui a Monza, si è chiarito che i collettori incriminati erano a posto e solo giovedì le Porsche hanno potuto provare. Certo la pignoleria dei nostri commissari c'entra, ma c'entra anche la imprecisione veramente sorprendente dei tedeschi, che con le Porsche 911 sono già stati attori di altre pantomime del genere. Queste imprecisioni sono un pochino curiose: non vi pare?



Le Alpine non hanno dato particolare spettacolo. I soli 300 cavalli del loro 8V le handicappavano. Ma Grandsire nelle prove ha movimentato la situazione perdendo così la ruota alla parabola

I «giochi» alla



Le due varianti d'imbocco alla sopraelevata sono state teatro di scene eccitanti. Nella «staccata» è accaduto di tutto. Ecco un tete-a-tete Siffert-Andretti. Lo svizzero è stato in testa per ben 71 giri



Presentandosi in quattro così alla stretta «chicane», cosa può accadere? Convieni chiederlo a Manfredini (20), Facetti (21), Pinto (53) e Kock (10); due Alfa contro due Porsche. A destra: ancora la Lola di de Adamich (33) che sembra andar «dritto» con quella di Bonnier (40) mentre l'Alpine di Vinatier e l'Alfa di Zadra stringono la curva. (Attualfoto)

